

UMASS/AMHERST



312066006751204

LIBRARY

OF THE



MASSACHUSETTS  
AGRICULTURAL  
COLLEGE

SOURCE

Gift

630.06

In 8m

v. 2

CHAPEL

This book may be kept out ,

TW


only, and is su  
CENTS a day th  
the day indicated

DATE DUE			

HD  
1429  
A4  
1910  
V.2

CARD





Digitized by the Internet Archive  
in 2011 with funding from  
Boston Library Consortium Member Libraries



INTERNATIONAL INSTITUTE OF AGRICULTURE

• • •

MISCELLANEOUS PUBLICATIONS

Volume 2

41





LIBRARY of the  
Massachusetts

APR 1 - 1914

INSTITUT INTERNATIONAL D'AGRICULTURE

PUBLICATIONS DU BUREAU DE LA STATISTIQUE GÉNÉRALE - N° 2

---

# LE MARCHÉ DES CÉRÉALES

---

## D'ANVERS

---





INSTITUT INTERNATIONAL D'AGRICULTURE  
PUBLICATIONS DU BUREAU DE LA STATISTIQUE GÉNÉRALE - N° 2

---

# LE MARCHÉ DES CÉRÉALES

---

D'ANVERS





## PRÉFACE

---

*La présente monographie a été composée et rédigée par M. Valentino Dore, docteur en droit, rédacteur de l'Institut, chargé par le Comité permanent d'étudier sur place l'organisation du marché des céréales d'Anvers.*

*Pour ce travail, M. Dore a fait usage non seulement de ses observations personnelles mais des travaux existant sur le sujet et dont on trouvera la liste au début du volume.*

Le Chef du Bureau de la statistique générale

UMBERTO RICCI.

Rome, le 1<sup>er</sup> septembre 1913.

---



# TABLE DES MATIÈRES

---

<i>Bibliographie</i> . . . . .	Page VII
--------------------------------	----------

## IÈRE PARTIE.

LE DÉVELOPPEMENT DU MARCHÉ DES CÉRÉALES À ANVERS ET LES FACTEURS DE CE DÉVELOPPEMENT. . . . .	Page 3
---	--------

Fondement du commerce des céréales, page 3. — Importance des arrivages annuels de céréales, page 3. — Causes de l'importance d'Anvers comme lieu de concentration du trafic des céréales, page 8. — Position naturelle d'Anvers par rapport à la mer et aux grandes lignes de trafic maritime international, page 8. — Conditions techniques du port, page 9. — Outillage du port, page 11. — Moyens de communication avec l'hinterland, page 12. — Extension et nature de l'hinterland, page 12. — Conclusion, page 20.

## IIÈME PARTIE.

LE COMMERCE EFFECTIF . . . . .	Page 25
--------------------------------	---------

Les organes du commerce effectif: Commerçants, page 25. — Institutions pour la protection du commerce des céréales, page 26. — Organismes qui exercent une activité se rattachant indirectement au commerce des céréales, page 27. — Entreprises de navigation maritime, page 27. — Entreprises pour le transbordement et la manipulation des céréales, page 28. — Entreprises pour la manutention des céréales, page 28. — Entreprises de transport par chemin de fer et par voie fluviale, page 29. — Entreprises d'assurance maritime, page 29. — Entreprises d'assurance des transports par voie fluviale, page 29. — Banques, page 29. — Organes d'informations, page 30.

L'exercice du commerce effectif: Nature et classification, page 30. — *Affaires en marchandise non disponible*, page 31. — Formes diverses des affaires en marchandise non disponible, page 31. — Les contrats-types de la Chambre arbitrale, page 32. — A) Distinction des contrats de la Chambre arbitrale en contrats cif, sur bonne arrivée, à terme et sur livraison, et règles de caractère particulier spéciales à ces différents types, page 32. — a) Contrats cif et sur bonne arrivée, page 33. — Caractéristiques communes aux contrats cif et sur bonne arrivée, page 39. — Eléments différentiels des contrats cif et sur bonne arrivée, page 39. — Règles de caractère particulier spéciales aux contrats cif et sur bonne arrivée, page 40. — Règles de caractère particulier spéciales aux contrats cif, page 42. — Règles de caractère particulier spéciales aux contrats sur bonne arrivée, page 43. — b) Contrats à terme et sur livraison, page 43. — Règles de caractère particulier

spéciales aux contrats à terme et aux contrats sur livraison, page 44. — B) Subdivisions des contrats sur bonne arrivée, à terme et sur livraison en contrats transbordé, sur wagon et avec réexpédition cif, et règles de caractère particulier spéciales à ces différents types, page 45. — a) Contrats transbordé, page 45. — b) Contrats sur wagon, page 45. — c) Contrats avec réexpédition cif, page 46. — C) Règles de caractère général que l'on rencontre dans tous les contrats, page 46. — Règles relatives à la marchandise, page 46. — Règles relatives au prix, page 50. — Règles relatives aux remboursements et au règlement des bonifications, page 51. — Garantie au cas où l'une des parties deviendrait insolvable, page 51. — Règles touchant la non-exécution ou l'exécution tardive ou défectueuse des contrats, page 51. — Solution des controverses relatives à l'exécution des contrats, page 52. — *Affaires en marchandise disponible*, page 53.

## IIIÈME PARTIE.

LE MARCHÉ À TERME . . . . .	Page 57
Généralités, page 57. — Heures et locaux du marché, page 58. — Cotes, page 58. — Conditions de vente, page 58. — Mode de conclusion des contrats, page 60. — Enregistrement, page 60. — Droit de caisse, page 60. — Déposit original, page 61. — Marges subséquentes, page 61. — Différences, page 61. — Mise à disposition, page 62. — Expertise préalable, page 62. — Application, page 62. — Facture et paiement, page 62. — Réception, page 63. — Garanties et sanctions, page 63. — Arbitrage, page 64.	



## BIBLIOGRAPHIE

---

- STATISTIQUE DE LA BELGIQUE. TABLEAU GÉNÉRAL DU COMMERCE AVEC LES PAYS ÉTRANGERS. — Années 1902 à 1911. Bruxelles.
- BULLETIN MENSUEL DU COMMERCE SPÉCIAL DE LA BELGIQUE AVEC LES PAYS ÉTRANGERS. — Années 1902 à 1911. Bruxelles.
- CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS. MOUVEMENT COMMERCIAL, INDUSTRIEL ET MARITIME DE LA PLACE D'ANVERS. RAPPORT SUR L'EXERCICE — Années 1902 à 1911. Anvers.
- LE PORT D'ANVERS (publication de la Commune d'Anvers).
- CHAMBRE ARBITRALE ET DE CONCILIATION POUR GRAINS ET GRAINES D'ANVERS. STATUTS — COMPROMIS — CLAUSE COMPROMISSOIRE. — Anvers, 1907.
- CHAMBRE ARBITRALE ET DE CONCILIATION POUR GRAINS ET GRAINES D'ANVERS. CONTRATS 1913. — Anvers.
- CAISSE INTERNATIONALE DE LIQUIDATION ET DE GARANTIE DES OPÉRATIONS EN MARCHANDISES. RÈGLEMENT POUR LES AFFAIRES À TERME EN BLÉ. — RÈGLEMENT POUR LES AFFAIRES À TERME EN MAÏS ET EN ORGE. — Anvers.
- PAUL VAN HISSENOVEN. — LES GRAINS ET LE MARCHÉ D'ANVERS. — Anvers, 1910.
- ANVERSA. VICENDE STORICHE E SUA FUNZIONE ECONOMICA MODERNA. (Rapporto del signor Guarneri Andrea). — Rome, 1909.
- LE DISTRICT CONSULAIRE D'ANVERS (Rapport commercial du consul royal d'Italie à Anvers Chev. H. Albert Bary). — Rome, 1903.
- JOSEF HELLAUER. — SYSTEM DER WELTHANDELSLEHRE. ERSTER BAND. — Beilip, 1910.
- KURT WIEDENFELD. — DIE NORDWESTEUROPÄISCHEN WELTHÄFEN. — Berlin, 1903.
- TABELLARISCHE UEBERSICHTEN DES HAMBURGISCHEN HANDELS. — Années 1902 à 1911. Hambourg.
- ANNUAL STATEMENT OF THE TRADE OF THE UNITED KINGDOM WITH FOREIGN COUNTRIES AND BRITISH POSSESSIONS. — Années 1902 à 1911. Londres.
- KONINKRIJK DER NEDERLANDEN. STATISTIEK VAN DEN IN-, UIT- EN DOORVOER. — Années 1902 à 1911. La Haye.
-



PREMIÈRE PARTIE

---

Le développement du marché des céréales à Anvers et les facteurs de ce développement

---



## IÈRE PARTIE.

### **Le développement du marché des céréales à Anvers et les facteurs de ce développement.**

Avant d'entrer dans l'étude même du commerce des céréales à Anvers, nous croyons opportun de dresser tout d'abord un examen sommaire des causes qui ont fait de cette ville un centre important pour ce genre de commerce. Ce nous sera d'ailleurs l'occasion de faire un exposé des conditions dans lesquelles il s'y exerce.

#### *Fondement du commerce des céréales.*

Anvers se trouve situé en un point tout à fait adapté pour que les céréales provenant par mer y puissent être concentrées et de là être ensuite distribuées dans l'intérieur. C'est là une circonstance qui explique que cette ville soit devenue le siège d'un marché pour les céréales. La principale base du commerce de céréales qui s'y exerce c'est précisément cette fonction primordiale de centre d'importation et de répartition. Ce commerce en est un, portant sur de la marchandise effective arrivée au port ou qui doit y parvenir. On y traite bien des affaires sur des cargaisons de céréales qui arriveront à destination sans passer par Anvers. Récemment même il s'y est formé un marché à terme et l'on y traite quelques affaires spéculatives. Mais, ce sont là des apparences récentes, des aspects dérivés et d'une importance seulement secondaire. Et il n'en est pas moins vrai qu'Anvers garde son caractère tout à fait typique de lieu où les transactions commerciales s'exercent essentiellement sur de la marchandise qui est présumée comme devant y passer.

C'est donc en suivant les causes qui ont contribué au développement du trafic des céréales à Anvers, que l'on arrivera à déterminer aussi les principaux éléments de l'extension prise par le marché qui en vit.

#### *Importance des arrivages annuels de céréales.*

Les quantités de céréales importées à Anvers de 1902 à 1911 sont les suivantes :

## QUANTITÉ DE CÉRÉALES IMPORTÉES À ANVERS (\*).

(en tonnes).

Produits	1902	1903	1904	1905	1906	Moyenne 1902-06
Froment . . . . .	1.528.385	1.590.707	1.726.604	1.731.856	1.827.895	1.681.089
Seigle . . . . .	58.116	73.120	59.086	57.054	74.903	64.456
Orge . . . . .	235.861	283.202	295.398	337.570	339.753	298.357
Avoine . . . . .	68.028	50.589	75.816	221.535	155.678	114.329
Maïs . . . . .	356.243	503.273	485.991	602.723	500.087	489.663
Total. . . . .	2.246.633	2.500.891	2.642.895	2.950.738	2.898.316	2.647.894

Produits	1907	1908	1909	1910	1911	Moyenne 1907-11
Froment . . . . .	1.811.241	1.790.792	1.864.892	1.950.715	2.235.369	1.930.602
Seigle . . . . .	39.737	31.597	37.102	71.758	101.430	56.325
Orge . . . . .	315.717	255.831	286.601	292.279	372.891	304.664
Avoine . . . . .	106.311	118.112	157.289	155.948	208.107	149.153
Maïs . . . . .	580.242	451.484	533.288	614.435	629.159	561.722
Total. . . . .	2.853.248	2.647.816	2.879.172	3.085.135	3.546.956	3.002.466

(\*) Les données sont tirées de la publication *Statistique de la Belgique. Tableau général du commerce avec les pays étrangers*, et se rapportent aux quantités importées par mer, par fleuves et par canaux.

Comme on le voit, c'est le froment qui est au premier rang, comme importance: l'importation s'en chiffre par plus de 60 % du total. Viennent ensuite, par ordre décroissant, le maïs, dont les quantités importées, bien que beaucoup moindres, atteignent encore 18 %; puis, l'orge, l'avoine et le seigle.

L'importance toute particulière de ces chiffres apparaîtra plus clairement, si on les compare à ceux qui se réfèrent au commerce d'importation de ces produits dans les principaux ports de la mer du Nord et à Liverpool.

IMPORTATION DU FROMENT (\*)  
(en tonnes).

Années	Anvers	Rotterdam	Liverpool	Londres	Hambourg
1902 . . . . .	1.528.385	1.191.528	1.235.890	614.703	694.333
1903 . . . . .	1.590.707	1.251.773	1.209.844	737.709	498.101
1904 . . . . .	1.726.604	1.243.526	1.246.071	854.149	565.727
1905 . . . . .	1.731.856	1.562.134	1.221.068	831.244	596.100
1906 . . . . .	1.827.895	1.120.071	1.208.730	830.376	414.670
1907 . . . . .	1.811.241	1.341.313	1.229.495	881.140	753.016
1908 . . . . .	1.790.792	948.058	1.159.520	853.555	657.856
1909 . . . . .	1.864.892	1.494.102	1.130.451	977.747	684.636
1910 . . . . .	1.950.715	1.818.615	1.290.620	989.528	596.464
1911 . . . . .	2.235.369	1.478.921	1.118.000	947.968	630.389
Moyenne 1902-06. .	1.681.089	1.273.806	1.224.321	773.636	553.786
Moyenne 1907-11. .	1.930.602	1.416.202	1.185.617	929.988	664.472

(\*) Voir note à la page 7.

IMPORTATION DU SEIGLE (\*)  
(en tonnes).

Années	Rotterdam	Hambourg	Anvers	Liverpool	Londres
1902 . . . . .	492.613	337.495	58.116		
1903 . . . . .	552.006	185.329	73.120		
1904 . . . . .	438.585	67.577	59.086		
1905 . . . . .	460.389	139.132	57.054		
1906 . . . . .	477.471	143.335	74.903		
1907 . . . . .	379.963	185.889	39.737		
1908 . . . . .	311.938	86.408	31.597		
1909 . . . . .	381.443	43.480	37.102		
1910 . . . . .	502.547	68.591	71.758		
1911 . . . . .	614.156	166.112	101.430		
Moyenne 1902-06. .	484.213	174.574	64.456		
Moyenne 1907-11. .	438.009	110.096	56.325		

pas de données

pas de données

(\*) Voir note à la page 7.

## IMPORTATION DE L'ORGE (\*)

(en tonnes).

Années	Hambourg	Rotterdam	Anvers	Londres	Liverpool
1902 . . . . .	385.152	340.135	235.861	194.202	58.792
1903 . . . . .	570.019	435.555	283.202	189.916	57.071
1904 . . . . .	551.725	454.017	295.398	206.007	75.029
1905 . . . . .	573.448	479.437	337.570	179.600	74.227
1906 . . . . .	754.405	559.726	339.753	145.345	68.856
1907 . . . . .	770.953	517.167	315.717	150.847	45.193
1908 . . . . .	825.347	601.388	255.831	124.902	36.273
1909 . . . . .	1.153.400	659.050	286.601	164.085	45.828
1910 . . . . .	1.274.710	766.702	292.279	107.355	36.146
1911 . . . . .	1.455.924	856.518	372.891	171.803	44.462
Moyenne 1902-06 . .	566.950	453.774	298.357	183.014	66.795
Moyenne 1907-11 . .	1.096.067	680.165	304.664	143.798	41.580

(\*) Voir note à la page 7.

## IMPORTATION DE L'AVOINE (\*)

(en tonnes).

Années	Londres	Rotterdam	Anvers	Hambourg	Liverpool
1902 . . . . .	549.736	347.256	68.028	26.947	23.887
1903 . . . . .	553.121	325.228	50.589	57.860	28.059
1904 . . . . .	492.988	285.255	75.816	19.609	19.762
1905 . . . . .	562.798	620.802	221.535	256.974	25.005
1906 . . . . .	499.475	370.419	155.678	107.043	24.329
1907 . . . . .	339.728	266.226	106.311	12.077	20.392
1908 . . . . .	486.185	283.185	118.112	12.817	39.468
1909 . . . . .	554.098	419.375	157.289	109.294	53.336
1910 . . . . .	537.491	462.014	155.948	67.107	42.719
1911 . . . . .	507.898	497.331	208.107	141.796	60.888
Moyenne 1902-06 . .	531.624	389.792	114.329	93.687	24.208
Moyenne 1907-11 . .	485.080	385.626	149.153	68.618	43.361

(\*) Voir note à la page 7.



IMPORTATION DU MAÏS (\*)  
(en tonnes).

Années	Anvers	Rotterdam	Hambourg	Liverpool	Londres
1902 . . . . .	356.243	333.008	452.829	468.060	293.816
1903 . . . . .	503.273	389.281	564.193	602.816	337.828
1904 . . . . .	485.991	287.091	548.385	512.093	303.166
1905 . . . . .	602.723	294.394	613.560	623.234	318.000
1906 . . . . .	500.087	476.192	675.685	565.792	358.485
1907 . . . . .	580.242	618.532	645.171	630.316	419.606
1908 . . . . .	451.484	520.688	374.503	367.923	237.057
1909 . . . . .	533.288	480.228	413.848	385.451	265.481
1910 . . . . .	614.435	441.407	333.638	342.151	260.309
1911 . . . . .	629.159	566.118	411.381	425.796	310.962
Moyenne 1902-06 . .	489.663	355.993	570.930	554.399	322.259
Moyenne 1907-11 . .	561.722	525.395	435.708	430.327	298.683

(\*) Voir note au tableau suivant.

IMPORTATION DES CINQ CÉRÉALES (\*)  
(en tonnes).

Années	Rotterdam	Anvers	Hambourg	Londres (1)	Liverpool (1)
1902 . . . . .	2.704.540	2.246.633	1.896.756	1.652.457	1.786.629
1903 . . . . .	2.953.843	2.500.891	1.875.502	1.818.574	1.897.790
1904 . . . . .	2.708.474	2.642.895	1.753.023	1.856.310	1.852.955
1905 . . . . .	3.417.156	2.950.738	2.179.214	1.891.642	1.943.534
1906 . . . . .	3.003.879	2.898.316	2.095.138	1.833.681	1.867.707
1907 . . . . .	3.123.201	2.853.248	2.367.106	1.791.321	1.925.396
1908 . . . . .	2.665.257	2.647.816	1.956.931	1.701.699	1.603.184
1909 . . . . .	3.434.198	2.879.172	2.404.658	1.961.411	1.615.066
1910 . . . . .	3.991.285	3.085.135	2.340.510	1.894.683	1.711.636
1911 . . . . .	4.013.044	3.546.956	2.805.602	1.938.631	1.649.146
Moyenne 1902-06 . .	2.957.578	2.647.895	1.959.927	1.810.533	1.869.723
Moyenne 1907-11 . .	3.445.397	3.002.465	2.374.961	1.857.549	1.700.886

(\*) Les données pour Anvers sont tirées de la publication *Statistique de la Belgique - Tableau général du commerce avec les pays étrangers*, et se rapportent aux quantités importées par mer, par fleuves et par canaux. — Les données pour Hambourg sont tirées de la publication *Tabellarische Uebersichten des hamburgischen Handels*, et se rapportent aux quantités arrivées par mer, y compris celles qui proviennent d'autres ports allemands. — Les données pour Liverpool et pour Londres sont tirées de la publication *Annual Statement of the Trade of the United Kingdom with Foreign Countries and British Possessions*, et se rapportent aux quantités importées respectivement dans les ports de Liverpool (y compris Birkenhead et Garston) et de Londres (y compris Leigh, Queenborough et Rochford). — Les données pour Rotterdam sont tirées de la publication *Statistiek van den In-, Uit-en Doorvoer* et se rapportent aux quantités importées par le bureau de douane de Rotterdam.

(1) Les chiffres publiés pour Liverpool et pour Londres ne comprennent pas les importations du seigle.

La comparaison entre les importations de céréales dans ces ports fait ressortir que, pour la masse d'ensemble des céréales importées, Anvers occupe le premier rang aussitôt après Rotterdam. En ce qui concerne les importations du froment et du maïs, il dépasse même Rotterdam et laisse bien loin derrière lui Liverpool, Londres, Hambourg.

Si l'on compare pour Anvers les données de la première année prise en considération avec celles de la dernière, on voit que les quantités totales sont en augmentation, ainsi que celles de chacune des espèces importées.

L'augmentation qui s'est produite dans les importations de froment est particulièrement remarquable par son intensité et sa continuité. Elle n'a subi d'arrêt qu'entre 1907 et 1908, et ce fut évidemment à cause de circonstances spéciales.

*Causes de l'importance d'Anvers comme lieu de concentration du trafic des céréales.*

Les causes qui ont contribué à faire d'Anvers un centre si considérable d'importation pour les céréales sont de nature diverse. Quelques-unes sont celles mêmes qui expliquent en général l'augmentation du trafic de ce port; d'autres sont particulières au développement du trafic qui nous intéresse ici spécialement. Nous chercherons à en parler séparément, en nous occupant de la position naturelle d'Anvers par rapport à la mer et aux grandes lignes de navigation, en traitant des conditions techniques du port et des installations dont il est muni, de l'extension et de la nature de l'hinterland d'Anvers, et des moyens de communication qui y aboutissent.

*Position naturelle d'Anvers par rapport à la mer et aux grandes lignes de trafic maritime international.*

Anvers se rattache, par l'Escaut, à la mer du Nord, où se concentre aujourd'hui une si grande partie du trafic du monde entier, que rendent chaque jour plus intense l'augmentation des rapports économiques et le perfectionnement des moyens de transport. Parmi les grands ports qui, de Londres à Brême, se trouvent sur cette mer, celui dont nous nous occupons se trouve, de par sa position géographique, en mesure de tenir la concurrence avec succès.

En effet, Anvers est à 88 kilomètres de la mer, ce qui permet aux marchandises de pénétrer fort avant dans l'intérieur du continent, en utilisant le plus possible la voie maritime pour se rapprocher des centres de consommation. Le résultat en est une économie considérable réalisée sur les frais de transport, car, on le sait, une augmentation de parcours relativement petite eu égard à la longueur totale des grands voyages transocéaniques n'a aucune influence sur le montant du fret.

L'Escaut est, à son embouchure, large comme un bras de mer. A la hauteur d'Anvers, il a encore un demi-kilomètre de largeur, et, tout le long de son parcours, une profondeur suffisante pour que des navires de fort tonnage y puissent passer même à marée basse. Il est vrai

qu'en aval d'Anvers le cours du fleuve décrit des courbes prononcées qui sont de quelque entrave à la navigation. Tout d'abord, elles augmentent la distance effective qu'il y a entre la ville et la mer. Puis, le jeu du flux et du reflux y détermine la formation de bancs de sable à travers lesquels on n'arrive à conserver un passage que grâce à de fréquents dragages. Il y a actuellement des projets de correction par lesquels on tend à éliminer cet inconvénient ou tout au moins à y remédier. En attendant, on peut, dans l'ensemble, considérer comme facile et sûr le trafic entre Flessingue et Anvers. Il est certain que le mouvement des navires venant de l'Océan sur l'Escaut a atteint une intensité vraiment remarquable et prend chaque année des proportions de plus en plus grandes. Plusieurs lignes régulières partent d'Anvers, et un grand nombre, surtout des lignes allemandes, y font escale. Une grande partie du vaste mouvement maritime qui se produit dans la mer du Nord et, de là, va dans toutes les directions, se rattache à ce port.

Par le tableau suivant, on pourra se faire une idée de l'intensité et du développement continu du trafic maritime d'Anvers.

MOUVEMENT MARITIME DU PORT D'ANVERS (\*)

Années	Navires à vapeur arrivés		Navires à voile arrivés		Total des navires arrivés	
	Nombre	Tonnage (jauge Moorsom)	Nombre	Tonnage (jauge Moorsom)	Nombre	Tonnage (jauge Moorsom)
1902 . . . . .	5.120	8.104.827	482	287.553	5.602	8.392.380
1903 . . . . .	5.240	8.806.440	524	266.581	5.764	9.073.021
1904 . . . . .	5.310	9.110.260	544	263.443	5.854	9.373.703
1905 . . . . .	5.584	9.606.996	511	254.532	6.095	9.861.528
1906 . . . . .	5.980	10.596.405	528	255.265	6.508	10.851.670
1907 . . . . .	5.911	10.981.228	442	230.575	6.353	11.211.803
1908 . . . . .	5.726	10.789.494	442	254.867	6.168	11.044.361
1909 . . . . .	6.050	11.637.881	447	269.808	6.497	11.907.689
1910 . . . . .	6.403	12.430.134	393	224.184	6.796	12.654.318
1911 . . . . .	6.553	13.136.086	355	194.613	6.908	13.330.699

(\*) D'après la publication *Statistique de la Belgique - Tableau général du commerce avec les pays étrangers.*

### Conditions techniques du port.

La rade d'Anvers est une des plus belles et des plus sûres du monde. Pour la rendre telle, la nature a été aidée par la main de l'homme. Une série de grands travaux ont été exécutés. D'autres, plus grands encore,

sont à l'état de projet ou en voie d'exécution. C'est là un effort remarquable par lequel on cherche à satisfaire aux exigences du trafic dont le développement est toujours croissant.

Le port comprend deux parties bien distinctes: un port sur la rive droite du fleuve, bordé d'une longue étendue de quais avec un large terre-plein; et le port intérieur formé d'une série de bassins à écluses.

Les quais, principalement réservés aux navires à vapeur des services réguliers, s'étendent, ininterrompus, tout le long de la ville, sur une ligne de 5 kilomètres et demi. La profondeur moyenne de l'Escaut y est de 8 mètres à marée basse et de 12 m. 20 à marée haute.

Les bassins maritimes y sont au nombre de dix. Ils communiquent avec l'Escaut au moyen de trois écluses, et en partie aussi entre eux, par le même moyen. Dans le tableau suivant, on trouvera quelques données sur le développement et sur la profondeur de chacun d'eux.

DÉVELOPPEMENT ET PROFONDEUR DES BASSINS MARITIMES D'ANVERS (\*)

Désignation des bassins	Surface	Murs ou perrés	Surface des terre-pleins	Cotes du fond du bassin	Tirant d'eau Flottaison (+ 3,60)
	Mètres carrés	Mètres courants	Mètres carrés		Mètres
1. Bassin Bonaparte . . . . .	25.500	650	10.000	— 3,03	6,63
2. Bassin Guillaume . . . . .	57.000	1.010	15.000	— 3,03	6,63
3. Bassin du Kattendijk. . . . .	134.400	1.920	13.000	— 3,58	7,18
4. Bassin aux Bois. . . . .	78.000	1.168	28.000	— 4,78	8,38
5. Bassin de la Campine . . . . .	56.000	860	59.000	— 4,78	8,38
6. Bassin Asia. . . . .	61.000	1.438	64.000	— 4,78	8,38
7. Bassin Lefebvre ou Africa. . . . .	129.000	1.770	84.000	— 5,50	9,10
8. Bassin America. . . . .	67.500	1.545	73.000	— 5,50	9,10
9. Bassin Canal. . . . .	156.250	3.000	700.000	— 6,50	10,10
10. Darse n. 1. . . . .	97.200			— 5,50	9,10

(\*) D'après la publication *Statistique de la Belgique - Tableau général du commerce avec les pays étrangers.*

Il y a donc là 86 hectares de superficie, plus de 13 kilomètres de quais, 105 hectares de terre-pleins, que les bassins offrent à la navigation maritime. Il y en a surtout quatre de construction récente, auxquels peuvent accéder les grands navires de 9<sup>m</sup> 10 de tirant d'eau, et qui sont très facilement reliés au fleuve par la nouvelle écluse Royer. Cette écluse fonctionnant par n'importe quelle marée, ces bassins peuvent être considérés

comme une véritable continuation de l'Escaut. En plus de cet ensemble d'installations maritimes dont nous venons de parler, Anvers possède des bassins qui en complètent le port, trois bassins de batelage, et un quatrième exclusivement destiné aux bateaux faisant la navigation fluviale. Il faut y ajouter une série d'installations isolées pour les navires qui font l'importation du pétrole, et six bassins de radoub.

La ville se prépare à étendre encore grandement son port. On met graduellement à exécution le projet qui est destiné à rendre ce port sans égal. Il y aura déjà de prêts dès l'année prochaine deux nouveaux bassins et un prolongement du bassin canal, qui sont destinés à augmenter de 5 kilomètres et demi le développement des quais, et de 67 hectares la superficie occupée par les bassins déjà existants. Pour se faire une idée de l'importance des travaux projetés et de ceux qui sont en voie d'exécution, il suffira de consulter le tableau suivant, où se trouvent indiquées la situation actuelle et celle que l'on prévoit pour 1920.

	Situation actuelle	Situation, vers 1920, après l'exécution des travaux projetés
Surface des bassins. . . . .	93 hectares	510 hectares
Longueur des murs de quai et perrés. . .	16 kilomètres	50 kilomètres
Superficie des hangars . . . . .	57 hectares	340 hectares

En ce qui concerne spécialement le trafic des céréales, il faut remarquer que présentement il n'est pas localisé dans certaines parties du port. Quand il est pratiqué par le moyen de navires faisant un service régulier, ce trafic a lieu le long des quais, mais il est plus intense dans les bassins, surtout dans le bassin Lefebvre et dans celui de la Campine. On projette de concentrer le trafic des céréales en un seul point. Il semble même que l'on prendra bientôt des décisions définitives à cet égard. Le commerce des céréales ne pourra qu'en retirer de grands avantages.

#### *Outillage du port.*

Le port a un outillage dont la richesse et la perfection répondent à son extension. Il y a là, pour faciliter les opérations de chargement et de déchargement, une bigue de 120 tonnes, deux grues de 40 tonnes, une de 50, une de 10, une de 5, environ quatre cents autres plus petites, çà et là, grues hydrauliques et électriques, plus de 70 cabestans et appareils spéciaux pour embarquer du charbon et transborder des minerais. Pour les opérations concernant les céréales, on emploie, outre les grues, deux éleveurs flottants à succion, qui peuvent décharger de 150 à 200 tonnes par heure chacun. La commune, qui les a achetés récemment, et qui les exploite en régie, a décidé qu'elle en installerait prochainement deux autres.

De longues files de hangars, en partie ouverts et en partie fermés, occupant ensemble 428.000 mq. permettent de garder temporairement des marchandises sur les quais du fleuve et sur les bords des bassins, où il existe en outre divers édifices servant de magasins et de dépôt. Parmi ceux-ci, près du bassin Lefebvre, il y a des silos couverts où les céréales sont emmagasinées à la machine et qui servent à leur manutention. Ils occupent une superficie de 2.500 mq. et peuvent contenir 350.000 hectolitres de céréales.

Il part, çà et là, des hangars, des groupes de lignes ferrées qui ont un développement de 339 kilomètres. Le service y est réglé de manière que, si l'on avertit seulement quelques heures à l'avance, on peut avoir dans n'importe quelle partie du port les wagons dont on a besoin.

#### *Moyens de communication avec l'hinterland.*

On connaît le grand développement des chemins de fer en Belgique. Anvers est entouré d'un ample réseau qui distribue sur tout le territoire du pays et dans les pays limitrophes les marchandises arrivées au port et concentrées dans les gares réunies d'Anvers-bassins, ou à la gare d'Anvers-Sud et quais de l'Escaut, ou encore dans les deux grandes gares de formation de Kiel et d'Austruwel.

Mais, à côté des lignes de chemins de fer, il est un autre moyen de transport qui est aussi largement employé et qui a plus d'importance encore eu égard au commerce des céréales, le transport par eau. Les cours des rivières et des canaux, qui forment autour d'Anvers un réseau serré s'étendant dans toutes les directions, offrent en effet aux marchandises la possibilité de parvenir jusqu'aux centres de consommation ou de s'en rapprocher de beaucoup moyennant une dépense bien inférieure à celle des autres moyens de transport par voie de terre. Aussi 40 % du total des expéditions faites à Anvers utilisent le fleuve ou les canaux, et la presque totalité des céréales, soit 90 %, suit cette voie, car c'est à la fois une marchandise lourde et volumineuse. Il y a divers canaux qui se rattachent à Anvers: ce sont, au nord, le canal Hansweert-Wemeldingen qui unit l'Escaut aux bassins de la Meuse et du Rhin; à l'est, celui de la Campine qui part aussi de la Meuse; au sud et au sud-ouest, le cours supérieur de l'Escaut et les voies navigables qui y viennent déboucher d'un côté, de l'autre, la Meuse et la Sambre. De cette manière, le port communique avec les villes importantes et avec les bassins industriels de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Allemagne et de la France.

#### *Extension et nature de l'hinterland.*

Il n'est naturellement guère possible de définir exactement l'hinterland d'Anvers.

On peut considérer que toute la Belgique appartient exclusivement à l'hinterland d'Anvers. C'est principalement par le moyen de ce port que se fournit le territoire situé le long de la frontière franco-allemande. Les

zones d'influence d'Anvers et de Rotterdam se croisent dans le bassin du Rhin et en Hollande. Il y a entre elles une forte concurrence: la première l'emporte pour les importations, et la seconde pour les exportations. Anvers et Dunkerque se disputent le commerce du nord-est de la France.

Toute la zone où Anvers peut faire rayonner, grâce à ses moyens de transport par eau et par chemin de fer, l'ensemble des marchandises qu'il reçoit par mer, offre une vaste étendue au commerce des céréales.

La Belgique, qui est un pays dont la population est très dense, dont le sol est relativement pauvre, se consacre surtout à l'industrie. Elle est donc obligée de recourir largement à l'étranger pour s'approvisionner de denrées alimentaires et surtout de céréales. Elle doit particulièrement recevoir du froment et du maïs, des quantités assez considérables d'orge et d'avoine, et aussi du seigle mais dans une mesure moindre. La population augmente progressivement, les conditions moyennes de l'existence ont atteint un niveau plus élevé, surtout chez les classes industrielles. Cela détermine une augmentation continue de la consommation, et, par conséquent, une augmentation dans les importations, alors que la production indigène n'est pas en mesure d'augmenter proportionnellement à l'accroissement des besoins. D'autre part, il n'y a pas de droits de douane à l'importation, sauf pour l'avoine et les farines.

Calculée, en l'absence de moyens de relèvement plus directs, suivant la méthode ordinairement employée, qui est un peu grossière mais doit pourtant se rapprocher assez de la vérité dans les moyennes quinquennales, la consommation des cinq céréales en Belgique serait celle qui est indiquée dans les tableaux suivants (pages 12 à 14).

On aurait eu pendant les années 1907-08 à 1911-12 une consommation annuelle moyenne de 1.696.153 tonnes pour le froment, de 652.860 tonnes pour le seigle; de 415.530 tonnes pour l'orge; de 702.772 tonnes pour l'avoine, et de 399.705 tonnes pour le maïs.

Durant la période quinquennale 1907-08 à 1911-12 la consommation annuelle aurait augmenté de 31.348 tonnes pour le froment, de 54.526 tonnes pour le seigle, de 17.701 tonnes pour l'orge, et de 35.935 tonnes pour l'avoine, relativement à la moyenne de la période quinquennale antérieure. En même temps, la contribution de l'étranger au total des quantités demandées par la consommation aurait augmenté de 4.980 tonnes pour le froment, de 24.169 tonnes pour le seigle, de 19.062 tonnes pour l'orge, et de 25.454 tonnes pour l'avoine. Pour le maïs, qui n'est pas cultivé en Belgique, l'augmentation, tant de l'importation que de la consommation, aurait été de 27.411 tonnes.

CALCUL DE LA CONSOMMATION DU FROMENT EN BELGIQUE (\*)  
(en tonnes).

Années	Production	Importations			Exportations			Excédent des importations sur les exportations	Consommation (production + importation — exportation)
		Blé en grains	Farine convertie en grains	Total en grains	Blé en grains	Farine convertie en grains	Total en grains		
1902-03 . . . . .	395.199	1.567.856	8.351	1.576.207	302.150	36.642	338.792	1.237.415	1.632.614
1903-04 . . . . .	336.107	1.732.288	6.928	1.739.216	367.252	64.490	431.742	1.307.474	1.643.581
1904-05 . . . . .	376.033	1.693.596	4.401	1.697.997	370.028	107.185	477.213	1.220.784	1.596.817
1905-06 . . . . .	337.498	1.959.026	5.183	1.964.209	475.744	74.879	550.623	1.413.586	1.751.084
1906-07 . . . . .	352.809	1.825.435	7.453	1.832.888	435.879	49.890	485.769	1.347.119	1.699.928
1907-08 . . . . .	430.950	1.790.779	3.680	1.794.459	609.423	62.548	671.971	1.122.488	1.553.438
1908-09 . . . . .	364.490	1.946.380	3.355	1.949.735	650.548	51.853	702.401	1.247.334	1.611.824
1909-10 . . . . .	397.443	1.777.950	3.368	1.781.318	549.676	87.794	637.470	1.143.848	1.541.291
1910-11 . . . . .	338.800	2.297.742	3.697	2.301.439	688.455	84.825	773.280	1.528.159	1.866.959
1911-12 . . . . .	397.800	2.099.796	4.717	2.104.513	505.910	89.150	595.060	1.509.453	1.907.253
Moyenne de 1902-03 à 1906-07	359.529	1.755.640	6.464	1.762.104	390.211	66.617	456.828	1.305.276	1.664.805
Moyenne de 1907-08 à 1911-12	385.897	1.982.529	3.763	1.986.292	600.802	75.234	676.036	1.310.256	1.696.153

(\*) Voir note à a page 16.



## CALCUL DE LA CONSOMMATION DU SEIGLE EN BELGIQUE (\*).

(en tonnes)

Années	Production	Importation	Exportation	Excédent de l'importation sur l'exportation	Consommation (production + importation - exportation)
1902-03 . . . . .	568.320	70.938	28.557	42.381	610.701
1903-04 . . . . .	552.634	77.685	14.605	63.080	615.714
1904-05 . . . . .	558.565	67.825	12.692	55.133	613.698
1905-06 . . . . .	542.290	61.297	18.024	43.273	585.563
1906-07 . . . . .	522.470	69.719	26.198	43.521	565.991
1907-08 . . . . .	596.533	29.759	27.463	2.296	598.829
1908-09 . . . . .	563.895	51.537	17.004	34.533	598.428
1909-10 . . . . .	588.139	71.207	10.773	60.434	648.573
1910-11 . . . . .	561.000	193.301	29.708	163.593	724.593
1911-12 . . . . .	586.500	136.515	29.135	107.380	693.880
Moyenne de 1902-03 à 1906-07	548.856	69.493	20.015	49.478	598.334
Moyenne de 1907-08 à 1911-12	579.213	96.464	22.817	73.647	652.860

(\*) Voir note à la page 16.

## CALCUL DE LA CONSOMMATION DE L'ORGE EN BELGIQUE (\*).

(en tonnes)

Années	Production	Importation	Exportation	Excédent de l'importation sur l'exportation	Consommation (production + importation - exportation)
1902-03 . . . . .	108.307	315.141	42.617	272.524	380.831
1903-04 . . . . .	85.407	333.469	38.650	294.819	380.226
1904-05 . . . . .	108.934	360.529	66.918	293.611	402.545
1905-06 . . . . .	98.374	422.160	81.826	340.334	438.708
1906-07 . . . . .	94.685	360.932	68.780	292.152	386.837
1907-08 . . . . .	111.668	342.063	63.204	278.859	390.527
1908-09 . . . . .	95.992	353.195	57.474	295.721	391.713
1909-10 . . . . .	99.591	343.732	42.242	301.490	401.081
1910-11 . . . . .	81.600	409.123	74.845	334.278	415.878
1911-12 . . . . .	100.050	475.442	97.039	378.403	478.453
Moyenne de 1902-03 à 1906-07	99.141	358.446	59.758	298.688	397.829
Moyenne de 1907-08 à 1911-12	97.780	384.711	66.961	317.750	415.530

(\*) Voir note à la page 16.

CALCUL DE LA CONSOMMATION DE L'AVOINE EN BELGIQUE (\*).  
(en tonnes).

Années	Production	Importation	Exportation	Excédent de l'importation sur l'exportation	Consommation (production + importation - exportation)
1902-03. . . . .	661.707	15.261	216	15.045	676.752
1903-04. . . . .	701.725	4.573	367	4.206	705.931
1904-05. . . . .	544.304	108.369	502	107.867	652.171
1905-06. . . . .	490.398	125.943	439	125.504	615.902
1906-07. . . . .	656.484	27.273	329	26.944	683.428
1907-08. . . . .	666.779	46.748	713	46.035	712.814
1908-09. . . . .	624.998	51.016	415	50.601	675.599
1909-10. . . . .	627.500	100.458	582	99.876	727.376
1910-11. . . . .	587.500	122.248	842	121.406	708.906
1911-12. . . . .	600.250	89.255	337	88.918	689.168
Moyenne de 1902-03 à 1906-07	610.924	56.284	371	55.913	666.837
Moyenne de 1907-08 à 1911-12	621.405	81.945	578	81.367	702.772

(\*) Voir note au tableau suivant.

CALCUL DE LA CONSOMMATION DU MAÏS EN BELGIQUE (\*).  
(en tonnes).

Années	Production	Importation	Exportation	Consommation (importation - exportation)	
1902-03. . . . .	n' existe pas	414.019	132.151	281.868	
1903-04. . . . .		473.268	158.158	315.110	
1904-05. . . . .		587.097	187.128	399.969	
1905-06. . . . .		579.454	184.313	395.141	
1906-07. . . . .		640.885	171.506	469.379	
1907-08. . . . .		463.575	183.728	279.847	
1908-09. . . . .		537.114	148.406	388.708	
1909-10. . . . .		512.218	158.492	353.726	
1910-11. . . . .		782.790	257.674	525.116	
1911-12. . . . .		700.988	249.859	451.129	
Moyenne de 1902-03 à 1906-07			538.945	166.651	372.294
Moyenne de 1907-08 à 1911-12			599.337	199.632	399.705

(\*) Les données de la production sont tirées des *publications de l'Institut International d'Agriculture*. Celles des importations et des exportations se rapportent à l'année commerciale (1<sup>er</sup> août - 31 juillet) et ont été calculées sur les chiffres publiés dans le *Bulletin mensuel du commerce spécial de la Belgique*. Pour la conversion de la farine de froment en grains, on a adopté le coefficient 75:100. Les quantités de farine de seigle, d'orge, d'avoine et de maïs importées et exportées en Belgique sont des quantités négligeables et n'ont pas été prises en considération dans le calcul de la consommation.

Or, si l'on pense que les fournisseurs de la Belgique sont des pays d'outremer ou des pays lointains auxquels il est avantageux d'envoyer leurs produits par mer, quand on pense aussi, d'autre part, que, par ses conditions naturelles et pour des raisons historiques, Anvers est aujourd'hui le seul grand port de la Belgique, on comprend que ce soit là que doive converger la presque totalité des importations de céréales dont le pays a besoin. C'est dans de telles conditions qu'Anvers trouve la base principale où s'appuie l'importance de son trafic de céréales.

D'autre part, les pays de l'Allemagne qui rentrent dans l'hinterland d'Anvers présentent des conditions du même genre. Tout le bassin du Rhin est un pays de nature essentiellement industrielle. La densité de la population y est très forte. Les régions de l'Allemagne qui ont en céréales une surproduction sont trop éloignées du bassin du Rhin, pour que cette contrée puisse s'y approvisionner. On y est donc obligé d'avoir largement recours aux céréales de l'étranger. La province rhénane et la Westphalie avec leurs centres miniers, la Lorraine et l'Alsace avec leurs moulins, le grand-duché de Bade avec la ville de Mannheim, marché intérieur très important pour les céréales, offrent à Anvers, malgré la concurrence de Rotterdam, les éléments d'un commerce animé en ce qui concerne les céréales. A travers quelques oscillations, ce commerce semble suivre le développement démographique et industriel de ces régions. C'est là une autre raison qui explique l'importance actuelle de ce trafic et en annonce le développement à l'avenir.

Les régions du nord et de l'est de la France, qui se suffisent à elles-mêmes pendant les années où les récoltes sont bonnes, trouvent à Anvers le port principal par lequel elles s'approvisionnent, lorsque leur production est insuffisante et qu'elles sont obligées d'importer des céréales.

Quant à la Suisse, si l'on effectuait les projets tendant à rendre le Rhin navigable jusqu'à Bâle, c'est un pays qui, malgré la concurrence des ports méditerranéens et celle de Rotterdam, pourrait contribuer dans une mesure loin d'être négligeable au développement du marché de céréales d'Anvers.

A l'appui de ce que nous avons dit jusqu'ici, nous indiquons, dans les tableaux suivants, la destination des céréales importées à Anvers. Les données qui y sont contenues ne sont pas parfaitement exactes, car les quantités réexportées d'Anvers par terre et par chemin de fer ne se trouvent pas comprises dans les chiffres de la réexportation. Les céréales réexportées après avoir été moulues à Anvers n'y figurent pas non plus. Il pourrait bien se faire, en outre, que l'on eût compris aussi, dans les données de la réexportation, des céréales indigènes exportées. Il faut, d'ailleurs, tenir compte de ce que la plupart des exportations se font par les canaux et les rivières, et que l'exportation de céréales indigènes par Anvers ainsi que celle des produits de la minoterie de la ville ne sont pas considérables. Aussi l'erreur qui pourrait provenir des causes que nous venons d'indiquer ne saurait-elle être bien forte.

DISTRIBUTION DES QUANTITÉS DE FROMENT IMPORTÉES À ANVERS (\*)  
(en tonnes).

Années	Quantités importées	Quantités restées en Belgique	Quantités réexportées	Pays de destination des quantités réexportées			
				Allemagne	France	Pays-Bas	Autres pays
1902 . . . . .	1.528.385	1.253.114	275.271	205.579	—	64.289	5.403
1903 . . . . .	1.590.707	1.363.089	227.618	155.176	—	63.892	8.550
1904 . . . . .	1.726.604	1.362.350	364.254	235.847	13.005	94.453	20.949
1905 . . . . .	1.731.856	1.376.422	355.434	249.370	16.432	81.988	7.644
1906 . . . . .	1.827.895	1.439.176	388.719	272.162	57.911	55.142	3.504
1907 . . . . .	1.811.241	1.372.464	438.777	331.293	24.837	81.704	943
1908 . . . . .	1.790.792	1.180.919	609.873	490.925	6.116	109.864	2.968
1909 . . . . .	1.864.892	1.290.773	574.119	455.986	20.049	89.774	8.310
1910 . . . . .	1.950.715	1.414.098	536.617	341.322	115.407	72.018	7.870
1911 . . . . .	2.235.369	1.620.492	614.877	459.549	70.802	81.757	2.769
Moyenne 1902-06. . . . .	1.681.089	1.358.830	322.259	223.627	17.469	71.953	9.210
Moyenne 1907-11. . . . .	1.930.601	1.375.749	554.852	415.815	47.442	87.023	4.572

(\*) Voir note à la page 20.

DISTRIBUTION DES QUANTITÉS DE SEIGLE IMPORTÉES À ANVERS (\*)  
(en tonnes).

Années	Quantités importées	Quantités restées en Belgique	Quantités réexportées	Pays de destination des quantités réexportées		
				Allemagne	Pays-Bas	Autres pays
1902 . . . . .	58.116	30.397	27.719	16.245	9.897	1.577
1903 . . . . .	73.120	61.118	12.002	4.871	7.131	—
1904 . . . . .	59.086	46.999	12.087	9.264	2.285	538
1905 . . . . .	57.054	45.701	11.353	8.300	2.557	496
1906 . . . . .	74.903	57.918	16.985	10.944	2.314	3.727
1907 . . . . .	39.737	15.715	24.022	17.145	4.105	2.772
1908 . . . . .	31.597	12.473	19.124	14.253	3.919	952
1909 . . . . .	37.102	26.323	10.779	7.927	2.720	132
1910 . . . . .	71.758	52.819	18.939	8.122	3.156	7.661
1911 . . . . .	101.430	81.408	20.022	10.134	4.118	5.770
Moyenne 1902-06. . . . .	64.456	48.427	16.029	9.925	4.837	1.267
Moyenne 1907-11. . . . .	56.325	37.748	18.577	11.516	3.604	3.457

(\*) Voir note à la page 20.

DISTRIBUTION DES QUANTITÉS D'ORGE IMPORTÉES À ANVERS (\*)  
(en tonnes).

Années	Quantités importées	Quantités restées en Belgique	Quantités réexportées	Pays de destination des quantités réexportées			
				Allemagne	France	Pays-Bas	Autres pays
1902 . . . . .	235.861	213.823	22.038	11.047	—	9.829	1.162
1903 . . . . .	283.202	257.515	25.687	12.287	—	12.907	493
1904 . . . . .	295.398	260.379	35.019	12.322	9.526	10.411	2.760
1905 . . . . .	337.570	266.501	71.069	33.991	16.074	20.125	879
1906 . . . . .	339.753	284.149	55.604	24.175	20.207	8.990	2.232
1907 . . . . .	315.717	254.716	61.001	37.073	12.248	11.308	372
1908 . . . . .	255.831	215.874	39.957	21.675	7.903	9.456	923
1909 . . . . .	286.601	249.194	37.407	14.114	13.666	7.874	1.753
1910 . . . . .	292.279	262.755	29.524	8.915	13.395	7.165	49
1911 . . . . .	372.891	312.770	60.121	25.810	23.850	8.687	1.774
Moyenne 1902-06. . . . .	298.356	256.473	41.883	18.765	9.161	12.452	1.505
Moyenne 1907-11. . . . .	304.664	259.062	45.602	21.518	14.212	8.898	974

(\*) Voir note à la page 20.

DISTRIBUTION DES QUANTITÉS D'AVOINE IMPORTÉES À ANVERS (\*)  
(en tonnes).

Années	Quantités importées	Quantités restées en Belgique	Quantités réexportées	Pays de destination des quantités réexportées		
				Allemagne	France	Autres pays
1902 . . . . .	68.028	34.685	33.343	30.899	1.631	813
1903 . . . . .	50.589	11.138	39.451	35.624	2.328	1.499
1904 . . . . .	75.816	37.518	38.299	36.009	1.377	913
1905 . . . . .	221.535	150.505	71.030	48.796	20.591	1.643
1906 . . . . .	155.678	96.432	59.246	48.027	10.550	669
1907 . . . . .	106.311	23.998	82.313	73.759	6.801	1.753
1908 . . . . .	118.112	43.166	74.946	71.066	1.345	2.535
1909 . . . . .	157.289	84.260	73.029	58.507	11.178	3.344
1910 . . . . .	155.948	95.953	59.995	42.968	6.272	10.755
1911 . . . . .	208.107	97.318	110.789	88.569	20.346	1.874
Moyenne 1902-06.	114.329	66.056	48.273	39.871	7.295	1.107
Moyenne 1907-11.	149.153	68.939	80.214	66.974	9.188	4.052

(\*) Voir note à la page 20.

## DISTRIBUTION DES QUANTITÉS DE MAÏS IMPORTÉES À ANVERS (\*)

(en tonnes).

Années	Quantités importées	Quantités restées en Belgique	Quantités réexportées	Pays de destination des quantités réexportées			
				Allemagne	France	Pays-Bas	Autres pays
1902 . . . .	356.243	293.518	62.725	35.395	—	26.002	1.328
1903 . . . .	503.273	381.103	122.170	73.574	—	44.814	3.782
1904 . . . .	485.991	358.845	127.146	65.070	10.944	47.682	3.450
1905 . . . .	602.723	426.566	176.157	107.262	—	48.912	19.983
1906 . . . .	500.087	369.537	130.550	70.224	15.572	40.506	4.248
1907 . . . .	580.242	430.825	149.417	69.349	29.406	46.203	4.459
1908 . . . .	451.484	334.749	116.735	62.169	17.672	32.035	4.859
1909 . . . .	533.288	393.460	139.828	71.467	23.501	28.686	16.174
1910 . . . .	614.435	463.463	150.972	79.822	25.895	21.174	24.081
1911 . . . .	629.159	442.486	186.673	56.297	56.524	60.364	13.488
Moyenne 1902-06. .	489.663	365.914	123.749	70.305	5.303	41.583	6.558
Moyenne 1907-11. .	561.722	412.997	148.725	67.821	30.600	37.692	12.612

(\*) Les données de l'importation et de l'exportation sont tirées des rapports de la Chambre de Commerce d'Anvers paraissant chaque année sous le titre de *Mouvement commercial, industriel et maritime de la place d'Anvers*. Ces données se rapportent aux quantités importées et aux quantités exportées par mer, fleuves et canaux.

*Conclusion.*

En résumé, d'un côté, les qualités techniques d'un port bien exposé par rapport à la mer et aux grandes lignes de navigation; d'autre part, l'extension et la nature des lieux auxquels il se rattache par de nombreuses voies de communication faciles, voilà ce qui explique qu'il se soit formé à Anvers un centre où les céréales sont débarquées et d'où elles sont distribuées à l'intérieur.

Il faut aussi y ajouter que le port, ses installations, ses moyens de communication avec l'intérieur se sont perfectionnés; l'hinterland a vu s'accroître ses besoins à mesure que la population augmentait, que les industries y prenaient de l'extension et que le genre de vie y devenait partout plus confortable. Tels sont les éléments qui ont fait se développer ce trafic.

C'est par suite de ce trafic que s'est formé le marché de céréales d'Anvers. Ce lieu de transit pour une grande masse de céréales prove-

nant des pays producteurs et destinées aux territoires de l'intérieur qui se rattachaient à ladite localité est devenu aussi le centre où se contractent les affaires ayant pour objet la vente et l'achat de ces céréales. Le vieil esprit commerçant de la population a su tirer profit de la position géographique favorable de la ville eu égard au mouvement des céréales pour y créer un commerce florissant. Il s'est, à cet effet, constitué une organisation, dont nous nous proposons d'exposer, dans la suite, quels sont les organes et les formes. Ayant été tout d'abord la conséquence du trafic amené là par des conditions naturelles, elle a, par la suite, été à son tour un facteur du développement ultérieur de ce trafic.

---





DEUXIÈME PARTIE

---

Le commerce effectif

---



## IIÈME PARTIE.

### Le commerce effectif.

Lorsqu'on traite du commerce des céréales à Anvers il faut distinguer entre commerce effectif et marché à terme. Ce dernier participe de la spéculation. Il y a bien des rapports de l'un à l'autre, mais ils présentent des caractères différentiels si marqués qu'il est opportun d'en parler séparément. Nous exposerons tout d'abord quels sont les organes et les formes du commerce effectif, qui est le plus important et celui qui existe de plus longue date, comme nous avons déjà eu l'occasion de l'indiquer.

#### Les organes du commerce effectif.

##### *Commerçants.*

En ce qui concerne la personne même des commerçants en céréales, à Anvers, leurs fonctions ne sont plus aujourd'hui assez nettement divisées pour pouvoir fournir la base d'une classification exacte. Autrefois, on pouvait retracer nettement ce qu'étaient le consignataire ou l'agent, intermédiaires entre le négociant exportateur et le négociant importateur. On pouvait dire aussi ce qu'était le négociant importateur, dont la fonction était exclusivement d'acheter les céréales étrangères pour les revendre ensuite aux négociants de l'intérieur, aux minoteries, etc. Il en est de même du courtier qui servait d'intermédiaire entre le négociant importateur et le négociant ou l'industriel de l'intérieur. Aujourd'hui il s'est produit des changements et des superpositions dans les fonctions de ces organes tels qu'ils étaient à l'origine. Ils ont mutuellement envahi leurs domaines. Quelques-unes des plus importantes maisons d'exportation ont déjà à Anvers des succursales, par le moyen desquelles elles se mettent directement en rapport avec les négociants importateurs; et même, certains négociants importateurs ont créé des agences dans les principaux pays d'exportation. D'autre part, les agents et les négociants importateurs cherchent à éliminer les intermédiaires, pour se mettre eux-mêmes directement en rapports avec les consommateurs. Et les courtiers finissent par acheter et revendre pour leur propre compte: ils deviennent ainsi, à leur tour, négociants importateurs.

Il y a beaucoup de personnes qui, sous l'une ou l'autre de ces formes, ont le commerce des grains pour objet de leur activité. Cepen-

dant, elles ne constituent pas une espèce de corporation fermée, comme cela a lieu ailleurs. Il y a la plus grande liberté dans l'exercice du commerce des céréales, et il n'y a pour cela aucune forme spéciale de marché organisé. La Bourse y sert seulement de lieu de rendez-vous. Aux heures établies à cet effet, les commerçants, à quelque catégorie qu'ils appartiennent, y viennent en grand nombre pour y conclure une grande partie des affaires qu'ils contractent et sans que l'on y fixe officiellement les prix proposés dans le cours de leurs réunions. Bien des affaires sont aussi conclues en dehors de la Bourse.

*Institutions pour la protection du commerce des céréales.*

Les institutions qui exercent leur activité pour la protection des intérêts du commerce des céréales à Anvers, et qui s'occupent d'en assurer le fonctionnement régulier, sont : la *Chambre de Commerce*, l'*Association pour la protection du commerce des grains et graines à Anvers*, et la *Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines d'Anvers*.

La *Chambre de Commerce* à laquelle sont inscrits plus de 1100 sociétaires, pourvoit non seulement à la défense et au développement du mouvement commercial de la place en général, mais elle s'occupe aussi de sauvegarder les intérêts de chacune des diverses branches de ce commerce. Ainsi, elle est divisée en autant de sections que l'activité commerciale d'Anvers comprend de genres principaux. L'une de ces sections s'occupe plus particulièrement des questions relatives au commerce des grains et graines.

L'*Association pour la protection du commerce des grains et graines* est une union professionnelle qui a été constituée en 1907. Elle se propose de maintenir et de déterminer des usages équitables et d'empêcher les abus qui pourraient se produire dans le commerce des grains. Aussi s'est-elle intéressée aux affaires judiciaires, surtout à celles qui étaient déterminées par l'interprétation des clauses des connaissements, lorsque la solution en pouvait être préjudiciable à des intérêts d'ordre général. Elle publie chaque semaine une cote des prix de chaque jour pour les principales espèces de céréales, et cela pour faciliter le règlement des comptes de répartition entre réceptionnaires de divers lots chargés en vrac et sans séparations, ou en sacs sans marques distinctes. Elle fournit à ses membres des informations de caractère général, et prend la défense des questions d'intérêt commun. C'est ainsi qu'elle s'est occupée d'obtenir la revision des règlements du port et la concentration du trafic des céréales dans un bassin spécial.

La *Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines* est la plus ancienne de ce genre. Elle a été fondée en 1872. Elle a principalement pour but de constituer dans son sein un corps d'arbitres chargés de résoudre à l'amiable, ou, autrement, par le moyen d'un jugement à deux degrés, les contestations qui se seraient élevées entre vendeurs, acheteurs, intermédiaires de grains, graines et dérivés dans l'exécution des contrats, et cela au cas où les intéressés en feraient la demande d'un commun

accord ou s'ils y étaient tenus aux termes de certaines clauses compromissoires. On a ainsi des juges qui sont des techniciens et qui s'appuient équitablement sur des critères larges; les procès se résolvent plus rapidement et plus économiquement. On voit l'avantage qu'il y a là à remplacer le jugement des tribunaux ordinaires par celui d'arbitres ainsi choisis.

La Chambre arbitrale s'occupe, en outre, de faire, sur la demande des intéressés, des analyses de grains et graines et la constatation du poids naturel des grains. Elle étudie et publie des contrats types; elle procède aussi à la formation de standards.

#### *Organismes qui exercent une activité se rattachant indirectement au commerce des céréales.*

A côté des organes, personnes et sociétés, que nous avons cités, et dont les fonctions se rattachent directement au commerce des céréales, il en est d'autres qu'il nous faut prendre en considération ici même. L'activité s'en rattache indirectement à ce commerce, et elle constitue un élément nécessaire à son exercice. Tels sont, principalement, les entreprises de navigation maritime; les organes qui s'occupent du transbordement, de la manipulation et de la manutention des céréales dans le port; les entreprises de transport par chemin de fer et par voie fluviale; les sociétés pour l'assurance des transports; et les banques.

#### *Entreprises de navigation maritime.*

Les sociétés qui ont l'exercice des lignes régulières de navigation ne font qu'en partie le transport maritime des céréales qui arrivent à Anvers. La plus grande partie des importations de céréales, soit  $\frac{9}{10}$  environ, se fait par le moyen de ce qu'on appelle les *tramps*. Ce sont là des navires qui ne font pas un service régulier. Les armateurs les louent chaque fois pour des voyages différents.

Les sociétés qui exercent des lignes régulières, et qui doivent être plus particulièrement prises en considération, eu égard au commerce des céréales, ce sont celles qui relient Anvers avec les deux Amériques, comme la *Red Star Line*, la *Phoenix Line*, la *Pacific Railway Company*, et la *Compagnie Royale Belgo-Argentine*. Toutes ces sociétés ont à Anvers leurs agences, qui les représentent dans leurs rapports avec les capitaines et avec le public. Elles s'occupent de faire les déclarations d'entrée, de procurer aux navires une place dans le port, de délivrer les laissez-suivre aux personnes chargées de prendre livraison de la marchandise, de toucher le montant des frets, etc.

Les *tramps*, dont l'usage est plus particulièrement répandu pour les rapports avec les pays de la région du Danube, appartiennent à des armateurs anglais, grecs, allemands. Lorsque ceux-ci n'ont pas à Anvers une agence particulière, ils chargent de toutes les formalités nécessaires des courtiers maritimes de la localité, dont les fonctions sont par conséquent

assimilées à celles des agents. Ces navires sont ordinairement exclusivement destinés au transport des grains et graines, et souvent ils voyagent à ordre. Ce sont pour la plupart des navires à vapeur, sauf pour les provenances de l'Australie et de la Californie où les voiliers sont encore fréquemment employés au trafic des céréales.

*Entreprises pour le transbordement et la manipulation des céréales.*

Ce sont ordinairement les *nations* qui s'occupent de la manipulation et du transport des céréales importées. On désigne sous ce nom des corporations qui conservent encore tout à fait le caractère des organisations médiévales d'où elles dérivent. Leurs membres en font partie par droit héréditaire. Ils sont copropriétaires de l'ensemble des biens de la société (chariots, chevaux, harnais, etc.) et ils participent également aux bénéfices. Ils ne peuvent se substituer dans leurs qualités et leurs droits qu'avec le consentement de leurs coassociés. Ils sont tenus par une discipline de fer. Il leur est imposé le secret pour tout ce qui concerne la constitution de la *nation* et la marche de ses affaires. Les *nations* les plus importantes ont à leur disposition de gros capitaux. Leur membres sont relativement nombreux. En général, ils ne travaillent pas eux-mêmes, mais dirigent le travail de salariés n'appartenant pas à la société.

Il est une *nation* qui s'occupe plus particulièrement des opérations relatives aux céréales, c'est la *Antwerp Grainwork Company*, une des plus puissantes du port, et qui a un capital d'un million de francs. Elle compte 143 membres. Elle s'occupe de prendre des échantillons, de peser les grains, de les débarquer sur le quai, de les transborder sur les allèges, de les transporter sur des wagons ou des chariots, dans les magasins, etc. Le matériel qui leur sert à effectuer le déchargement ou le transbordement, grues et élévateurs, leur est loué par la commune. Quelques compagnies de navigation et leurs agents ont un matériel qui leur appartient.

*Entreprises pour la manutention des céréales.*

C'est la *Société Anonyme des magasins à grains* qui s'occupe principalement de la manutention des céréales. Constituée en 1892, au capital de un million de francs, porté plus tard à 1.200.000 fr., elle dispose du grand édifice à silos dont nous avons déjà parlé. Non seulement elle s'occupe du magasinage, mais aussi de l'aération, et de toutes les opérations de chargement et de déchargement des grains.

Il y a aussi d'autres lieux, appartenant, soit à la commune, soit à des particuliers, et qui servent pour le magasinage des céréales.

Le système qui consiste à les conserver sur les allèges est aussi très employé. Ce sont les bateaux destinés à faire le transport dans l'intérieur sur les fleuves et canaux. On y laisse les céréales en attendant qu'il se présente des conditions favorables pour les vendre.

*Entreprises de transport par chemin de fer et par voie fluviale.*

Les chemins de fer, qui appartiennent à l'Etat, ne font qu'une petite partie du transport de céréales, d'Anvers dans l'hinterland. La plus grande partie des céréales qui arrivent au port est transportée dans les centres de l'intérieur de la Belgique, de l'Allemagne, des Pays Bas, même de la France, ainsi que nous avons eu déjà l'occasion de le dire, par les fleuves et les canaux. Ce transport par eau est fait en partie par des sociétés ayant un service régulier, en partie aussi sur bateaux frétés exprès pour la destination où l'on veut faire parvenir les céréales. Pour l'intérieur de la Belgique, il est d'usage plus général de fréter un bateau de 250 à 300 tonnes, avec plusieurs options, c'est-à-dire avec la faculté de l'envoyer à Bruxelles, à Vilvorde, ou à Gand, etc., moyennant, suivant les cas, le paiement de telle ou telle somme prévue précédemment comme montant du fret. Pour les destinations sur le Rhin, on se sert souvent plutôt des bateaux des compagnies, dont la plupart font régulièrement la navette entre Mannheim et Ludwigshafen, Strasbourg et Kehl, Duisburg et Ruhrort, Cologne, Dusseldorf, Mayence, etc. Les plus importantes de ces compagnies sont: la *Société anonyme badoise*; la *Société belge de navigation fluviale*; la *Rhein- und See-Spedition Gesellschaft*; la *Gebrüder van Uden*; la *Mannheimer Dampfschleppschiffahrts Gesellschaft*; la *Mannheimer Lagerhaus Gesellschaft*, etc.

*Entreprises d'assurance maritime.*

Le choix des entreprises d'assurance étant déterminé par la préférence des exportateurs, il est impossible d'énumérer celles qui sont plus particulièrement engagées pour l'assurance des cargaisons de céréales à destination d'Anvers. On peut seulement affirmer que ce sont les compagnies anglaises qui y ont la plus grosse clientèle.

*Entreprises d'assurance des transports par voie fluviale.*

Pour les assurances des transports fluviaux, il existe aussi de nombreuses entreprises. Souvent, ce sont les sociétés de transport qui s'en occupent elles-mêmes. Elles font alors un prix unique comprenant le fret et la prime d'assurance.

*Banques.*

En ce qui concerne l'organisation financière, élément essentiel pour le développement du commerce, Anvers est richement pourvu de banques et de banquiers. Leur intervention est particulièrement utile pour faciliter les diverses formes de paiement entre les parties, pour couvrir de leur crédit les risques du vendeur, pour faire des avances sur dépôts de marchandises et pour l'escompte des effets, etc. Parmi les plus importantes ayant leur

siège dans la ville, il faut citer la *Banque d'Anvers*, la *Banque de commerce*, la *Banque Centrale Anversoise*, la *Banque de crédit commercial*, la *Banque de crédit anversois*, la *Banque de Reports et de Dépôts*. Il y a aussi à Anvers une agence de la *Banque nationale* et l'on s'y adresse plus particulièrement pour les opérations d'escompte.

### *Organes d'informations.*

Avant de terminer cette partie, nous croyons opportun de parler des sources auxquelles on a le plus généralement recours pour se tenir au courant des conditions du marché international et savoir la conduite à tenir dans la conclusion des affaires.

L'organe de renseignements commerciaux le plus répandu chez ceux qui s'occupent du trafic des céréales, c'est le *Dornbusch's*, qui a, relativement au *Broomhall's*, l'avantage d'arriver plus tôt à Anvers, car il est publié à Londres, tandis que l'autre paraît à Liverpool.

Il existe, en outre, des journaux de commerce quotidiens qui paraissent à Anvers même et parmi lesquels il faut noter surtout: le *Moniteur maritime et commercial d'Anvers*, et le *Lloyd Anversois*. Ce dernier donne plus spécialement des informations maritimes.

Les principaux quotidiens politiques de la ville, comme la *Métropole* et le *Matin*, donnent aussi de copieux renseignements commerciaux.

La Chambre de commerce publie chaque année un rapport ayant pour titre *Mouvement commercial, industriel et maritime de la place d'Anvers*. L'on y trouve, entre autres, des données relatives au mouvement des importations et des exportations dans le port, et des renseignements qui concernent les vicissitudes du marché pendant l'année pour chacun des articles les plus importants du commerce anversois, et, par conséquent, pour les céréales.

## **L'exercice du commerce effectif.**

### *Nature et classification.*

Le commerce effectif est celui qui sert à faire parvenir les céréales, des agriculteurs ou des commerçants des pays producteurs, aux commerçants ou aux consommateurs de l'intérieur. Il consiste en une série d'affaires qui se rattachent les unes aux autres, et par lesquelles la marchandise passe successivement entre les mains d'un certain nombre d'intermédiaires.

Suivant que ces affaires sont conclues sur de la marchandise non disponible, dont la livraison devra avoir lieu plus tard, ou qu'elles le sont sur de la marchandise disponible et qui par conséquent peut être livrée immédiatement, on distingue les affaires en marchandise *non disponible* et les affaires en marchandise *disponible*.



## AFFAIRES EN MARCHANDISE NON DISPONIBLE.

Ce sont là les affaires les plus intéressantes au point de vue du commerce international, puisqu'elles ont lieu principalement entre commerçants de divers pays et que souvent elles aboutissent à l'importation des céréales qui en font l'objet et que l'on fait venir des pays producteurs. On les conclut par contrats écrits, rédigés en autant d'exemplaires qu'il y a d'intéressés et signés non seulement par le vendeur et l'acheteur, mais aussi par l'intermédiaire chaque fois qu'il y en a un.

*Formes diverses des affaires en marchandise non disponible.*

Autrefois, les conditions de ces contrats étaient fort variées. Elles ont graduellement atteint une certaine unification. Les différences de détail dans la rédaction des formules, tout d'abord particulières à chaque agent, se sont éliminées, et l'on a pu constituer des types uniformes aptes à simplifier la pratique du commerce. Ces types sont aujourd'hui rédigés et publiés par la Chambre Arbitrale. Elle en a effectué, en 1910, une révision générale, dans le but de les rendre plus homogènes entre eux et afin de mieux les adapter aux habitudes de la place. Elle y a apporté quelques autres retouches en 1911 et en 1913, et ainsi les a amenés à la forme actuellement en vigueur. Ils sont maintenant très employés à Anvers. La Chambre Arbitrale prend, pour y appuyer ses sentences, les conditions qui y sont formulées, chaque fois que les signataires n'ont pas expressément manifesté la volonté qu'il en fût autrement.

Toutefois, une certaine quantité d'affaires sont aussi conclues sur la base des contrats allemands-hollandais, ou de ceux de la *Corn Trade Association* de Londres, cela surtout quand les contrats portent sur des céréales qui ne doivent pas être amenées à Anvers mais qui sont à destination d'un autre port. Il en est de même pour certaines espèces de céréales. Par exemple, on traite souvent, aux conditions des contrats y relatifs de la *Corn Trade Association*, des affaires portant sur le maïs Plata; et l'on se base sur les conditions des contrats allemands-hollandais pour les affaires portant sur l'orge. Nous ne nous occuperons ici que des contrats de la Chambre Arbitrale. D'abord, ce sont ceux qui sont le plus en usage; de plus, on y trouve codifiées les règles que suit le commerce des céréales en marchandise non disponible, et qui sont une caractéristique de la place d'Anvers.

*Les Contrats-types de la Chambre arbitrale.*

Les contrats d'Anvers pour les céréales (1913) sont des types suivants:

- |                                 |  |  |
|---------------------------------|--|--|
|                                 | Mer Baltique   | { Rye terms (n.º 10).<br>Tale-quale (n.º 11).  |
|                                 | Etats-Unis et Canada   | (n.º 12).  |
| 1. Contrats cif continent . . . | Mer Noire, Mer d'Azoff, Danube et Méditerranée                         | (n.º 14).  |
|                                 | La Plata   | { froment (n.º 15).<br>grains autres que les froment (n.º 15-A).   |
|                                 | pour les pays autres que la République Argentine et l'Uruguay          | { transbordé ou sur wagon (n.º 16).<br>avec réexpédition cif (n.º 17).   |
| 2. Contrats sur bonne arrivée   | pour la République Argentine et l'Uruguay                              | { transbordé ou sur wagon: froment (n.º 24).<br>idem: grains autres que le froment (n.º 24-A).<br>avec réexpédition cif: froment (n.º 25).<br>idem: grains autres que le froment (n.º 25-A). |
| 3. Contrats à terme. . . .      | { transbordé ou sur wagon (n.º 18).<br>avec réexpédition cif (n.º 19). |  |
| 4. Contrats sur livraison . . . | { transbordé ou sur wagon (n.º 20).<br>avec réexpédition cif (n.º 21). |  |

Nous nous réservons d'examiner dans la suite les règles de caractère général qui se trouvent dans chaque type de contrat. Ces règles sont celles qui concernent la marchandise, le prix, les remboursements pour les quantités manquantes et les bonifications, les garanties au cas où une des parties deviendrait insolvable, les effets de la non-exécution, et la solution des controverses dépendant du contrat. Nous chercherons d'exposer d'abord les éléments différentiels caractéristiques de chaque type et les règles particulières qui en découlent pour chacun d'eux.

## A.

*Distinction des contrats de la Chambre Arbitrale en contrats cif, sur bonne arrivée, à terme et sur livraison, et règles de caractère particulier spéciales à ces différents types.*

Toutes les affaires et par conséquent aussi les contrats portant sur les céréales non disponibles peuvent se ramener à deux catégories fondamentales: ceux dans lesquels on fixe le lieu et le terme *pour l'embarquement*,

ou ceux dans lesquels on fixe le terme *pour la livraison* à Anvers. Les contrats *cif* et *sur bonne arrivée* correspondent aux affaires de la première catégorie; les contrats *à terme* et *sur livraison* correspondent à celles de la seconde catégorie.

a) *Contrats cif et sur bonne arrivée.*

Ces contrats tiennent compte de la circonstance que les marchandises sur lesquelles ils portent doivent accomplir la traversée par mer. Ils servent principalement à l'importation et sont le plus souvent conclus avec des commerçants des pays d'exportation. Naturellement, l'importance des récoltes dans chacun de ces pays, le cours des prix, des frets, enfin toutes les vicissitudes du marché international font que l'intensité des affaires contractées, relativement à l'un ou l'autre des pays exportateurs subit parfois d'une année à l'autre des oscillations très brusques. Mais, en général, on peut dire que les rapports les plus constants et les plus notables d'Anvers sont, pour toutes les céréales excepté l'avoine, avec la Roumanie; pour le froment et pour le maïs, avec l'Argentine. Ils sont toujours considérables et parfois énormes avec les États-Unis, surtout pour le froment et le maïs. Ils sont moins importants, mais notables encore, avec la Bulgarie, pour le froment, l'avoine et le maïs; avec le Canada et avec les Indes pour le froment, et avec la Turquie pour l'orge. Par les tableaux suivants, où nous reproduisons pour chaque espèce de céréales, les données sur les quantités arrivées à Anvers pendant les dix dernières années, suivant les lieux d'origine, on pourra avoir une idée du montant des affaires d'importation conclues annuellement sur cette place avec les différents pays exportateurs.

IMPORTATIONS DE FROMENT À ANVERS (\*)  
par pays de provenance (en tonnes).

Pays	1902	1903	1904	1905	1906	Moyenne 1902-06
Argentine . . . .	143.829	303.216	338.663	475.556	565.347	365.322
Roumanie . . . .	637.901	606.921	460.151	610.059	644.963	591.999
États-Unis . . . .	483.409	239.705	66.352	59.933	219.660	213.812
Russie . . . . .	52.202	145.358	208.179	183.961	233.501	164.640
Australie . . . .	13.059	—	53.269	34.331	36.033	27.338
Indes . . . . .	44.154	110.966	262.922	120.472	39.349	115.572
Bulgarie . . . . .	58.136	111.763	242.490	194.187	63.558	134.027
Canada . . . . .	35.368	17.314	14.480	21.751	17.429	21.268
Autres pays . . .	60.327	55.464	80.098	31.606	8.055	47.110
Total . . . . .	1.528.385	1.590.707	1.726.604	1.731.856	1.827.895	1.681.088

Pays	1907	1908	1909	1910	1911	Moyenne 1907-11
Argentine . . . .	484.435	724.422	604.586	366.960	501.618	536.404
Roumanie . . . .	637.637	309.317	247.221	650.164	696.170	508.102
États-Unis . . . .	383.685	576.525	294.773	180.924	290.733	345.328
Russie . . . . .	54.705	9.133	315.347	372.165	243.966	199.063
Australie . . . .	70.988	—	113.733	181.657	96.930	92.662
Indes . . . . .	67.767	—	117.517	47.446	176.711	81.888
Bulgarie . . . . .	65.185	40.897	44.113	45.095	93.075	57.673
Canada . . . . .	29.878	70.830	53.705	42.409	70.548	53.474
Autres pays . . .	16.961	59.668	73.897	63.895	65.618	56.008
Total . . . . .	1.811.241	1.790.792	1.864.892	1.950.715	2.235.369	1.930.602

(\*) Voir note à la page 34.

IMPORTATIONS DE SEIGLE À ANVERS (\*)  
par pays de provenance (en tonnes).

P a y s	1902	1903	1904	1905	1906	Moyenne 1902-06
Roumanie . . . .	19.325	30.366	25.016	16.477	46.755	27.588
Russie . . . . .	11.822	19.764	14.022	7.281	13.278	13.233
Allemagne. . . .	—	—	744	7.462	—	1.641
Bulgarie . . . . .	2.321	1.433	12.418	15.006	6.075	7.451
États-Unis. . . .	20.296	14.663	—	1.561	7.003	8.705
Autres pays . . .	4.352	6.894	6.886	9.267	1.792	5.838
Total. . .	58.116	73.120	59.086	57.054	74.903	64.456

P a y s	1907	1908	1909	1910	1911	Moyenne 1907-11
Roumanie . . . .	22.129	8.591	6.400	39.220	48.682	25.004
Russie . . . . .	6.517	4.319	9.405	10.394	20.961	10.319
Allemagne. . . .	106	7.442	13.456	13.791	11.692	9.297
Bulgarie . . . . .	7.096	—	1.907	1.408	15.585	5.199
États-Unis. . . .	1.842	2.625	1.410	—	—	1.175
Autres pays . . .	2.047	8.620	4.524	6.945	4.510	5.331
Total. . .	39.737	31.597	37.102	71.758	101.430	56.325

(\*) Voir note à la page 34.

IMPORTATIONS D'ORGE À ANVERS (\*)  
 par pays de provenance (en tonnes)

Pays	1902	1903	1904	1905	1906	Moyenne 1902-06
Roumanie . . . .	37.177	74.203	43.627	81.941	146.130	76.615
Russie . . . . .	69.223	97.400	124.677	122.920	66.935	96.231
Turquie. . . . .	73.669	60.148	47.711	61.928	64.422	61.575
Bulgarie. . . . .	16.974	13.994	30.389	16.083	7.491	16.986
Indes. . . . .	—	—	—	—	—	—
Etats-Unis . . . .	16.170	16.610	33.875	38.497	36.877	28.406
Argentine . . . .	—	—	—	—	—	—
Égypte . . . . .	—	—	4.282	1.097	2.255	1.527
Canada . . . . .	1.254	2.819	—	1.757	—	1.166
Autres pays . . .	21.394	18.028	10.837	13.347	15.643	15.851
Total. . .	235.861	283.202	295.398	337.570	339.753	298.357

Pays	1907	1908	1909	1910	1911	Moyenne 1907-11
Roumanie . . . .	129.599	78.434	94.604	124.426	176.898	120.792
Russie . . . . .	69.377	107.400	116.690	94.598	62.817	90.176
Turquie. . . . .	58.708	25.457	12.648	36.374	40.949	34.647
Bulgarie. . . . .	9.059	9.495	16.815	5.420	35.778	15.313
Indes. . . . .	13.545	—	—	792	20.665	7.000
États-Unis . . . .	6.612	6.687	6.979	2.297	8.836	6.282
Argentine . . . .	—	12.716	9.869	3.644	3.636	5.973
Égypte . . . . .	—	—	2.050	10.884	10.320	4.651
Canada . . . . .	4.840	5.603	7.454	2.585	—	4.096
Autres pays . . .	23.977	10.039	19.492	11.259	13.892	15.734
Total. . .	315.717	255.831	286.601	292.279	372.891	304.664

(\*) Voir note à la page 34.

IMPORTATIONS D'AVOINE À ANVERS (\*)  
par pays de provenance (en tonnes).

Pays	1902	1903	1904	1905	1906	Moyenne 1902-06
Argentine . . . .	—	—	2.984	—	—	597
Russie . . . . .	32.169	15.253	32.067	168.824	68.270	63.317
Roumanie . . . .	19.139	18.706	14.541	13.571	25.079	18.207
Bulgarie. . . . .	1.490	12.037	21.397	11.239	7.576	10.748
Allemagne. . . .	688	—	—	—	1.050	348
États-Unis. . . .	2.585	678	1.512	23.887	40.447	13.822
Autres pays . . .	11.957	3.915	3.315	4.014	13.256	7.290
Total. . . . .	68.028	50.589	75.816	221.535	155.678	114.329

Pays	1907	1908	1909	1910	1911	Moyenne 1907-11
Argentine . . . .	21.759	73.638	60.782	34.909	86.545	55.527
Russie . . . . .	11.265	7.518	63.335	99.721	82.279	52.824
Roumanie . . . .	20.676	8.797	17.152	6.632	27.288	16.109
Bulgarie. . . . .	19.992	2.903	8.269	—	1.476	6.528
Allemagne. . . .	7.667	21.508	4.248	4.448	—	7.574
États-Unis. . . .	7.301	—	—	—	839	1.628
Autres pays . . .	17.651	3.748	3.503	10.238	9.680	8.963
Total. . . . .	106.311	118.112	157.289	155.948	208.107	149.153

(\*) Voir note à la page 34.

IMPORTATIONS DE MAÏS À ANVERS (\*)  
 par pays de provenance (en tonnes).

Pays	1902	1903	1904	1905	1906	Moyenne 1902-06
Argentine . . .	106.207	246.030	311.385	382.426	276.810	264.572
Roumanie . . .	137.580	55.245	52.702	3.587	79.151	65.653
États-Unis . . .	15.439	129.885	52.754	162.263	127.994	97.667
Russie . . . .	59.873	50.068	39.931	20.777	—	34.130
Natal . . . . .	—	—	—	—	—	—
Cap (Colonie) . .	—	—	—	—	—	—
Bulgarie . . . .	16.056	4.727	11.979	2.547	3.569	7.776
Autres pays. . .	21.088	17.318	17.240	31.123	12.563	19.865
Total . . . . .	356.243	503.273	485.991	602.723	500.087	489.663

Pays	1907	1908	1909	1910	1911	Moyenne 1907-11
Argentine . . .	166.246	191.780	238.824	316.482	82.630	199.192
Roumanie . . .	220.033	163.477	149.051	170.148	274.003	195.342
États-Unis . . .	102.536	46.531	36.576	33.288	67.287	57.244
Russie . . . . .	47.377	18.072	34.999	26.595	108.515	47.112
Natal . . . . .	8.575	15.327	18.733	20.854	24.389	23.527
Cap (Colonie) . .	—	1.412	13.034	15.311		
Bulgarie . . . .	20.967	3.348	18.752	5.440	46.979	19.097
Autres pays. . .	14.508	11.537	23.319	26.317	25.356	20.208
Total . . . . .	580.242	451.484	533.288	614.435	629.159	561.722

 (\*) Les données sont tirées des rapports de la Chambre de Commerce d'Anvers paraissant chaque année sous le titre de *Mouvement commercial, industriel et maritime de la place d'Anvers*.



On ne peut toutefois tirer exactement de ces chiffres l'importance des affaires conclues par contrats cif et sur bonne arrivée. C'est qu'en dehors des quantités de céréales importées à Anvers en exécution de ces contrats il y en arrive d'autres aussi. Chaque chargement de céréales qui fait l'objet d'un contrat stipulé entre un exportateur et un importateur peut être destiné à l'exécution de plusieurs contrats successivement stipulés entre un premier et un second acheteur, entre ce dernier et un autre, et ainsi de suite. Enfin, des contrats cif stipulés à Anvers ont parfois pour objet des céréales destinées directement à d'autres ports, et, par conséquent, ces grains ne figurent pas parmi les quantités arrivées. En effet, il y a dans la ville des représentants des grandes maisons d'exportation, les communications y sont faciles, les centres commerciaux sont de mieux en mieux rattachés; aussi conclut-on sur ce marché des affaires portant également sur des quantités nécessaires à la consommation de territoires éloignés, pour lesquels il est avantageux de les recevoir par d'autres ports. Ainsi, des chargements provenant directement de la République Argentine ou de la Roumanie à destination de Hambourg ou de Naples ont fait parfois l'objet d'une transaction commerciale à Anvers même.

#### *Caractéristiques communes aux contrats cif et sur bonne arrivée.*

Les contrats cif et sur bonne arrivée ont comme élément caractéristique commun qu'ils prévoient également que les céréales qui y font l'objet des stipulations qu'ils contiennent doivent encore accomplir une traversée maritime à laquelle le vendeur doit procéder à ses frais. Aussi, l'on y fixe non seulement le lieu et le délai pour l'embarquement, les effets dérivant de ce que ledit embarquement aurait eu lieu en retard ou n'aurait pas eu lieu du tout, mais, de plus, ces contrats contiennent, les uns et les autres, une série de modalités qui leur sont particulières, touchant la manière dont le transport de la marchandise sera effectué. L'on y indique aussi les effets qui résulteraient de la perte de la marchandise par suite d'un accident en mer, ceux qui découleraient de ce qu'elle eût été détériorée ou avariée en cours de route. L'on y fixe encore les modalités et les termes pour l'application de la marchandise expédiée en exécution du contrat, moyennant la désignation du bateau sur lequel elle voyage.

#### *Éléments différentiels des contrats cif et sur bonne arrivée.*

Voici maintenant ce en quoi les contrats cif et les contrats sur bonne arrivée se différencient les uns des autres. Conformément aux premiers, dès que la marchandise a reçu son application moyennant la désignation du navire, elle voyage au compte et aux risques de l'acheteur. Celui-ci doit tout simplement s'occuper de la recevoir au lieu de destination. Conformément aux seconds, la marchandise désignée effectuée tout le voyage au compte et aux risques du vendeur. Celui-ci doit encore, au lieu de destination, en faire livraison à l'acheteur si l'on en établit la bonne arrivée, sauf à résilier le contrat *ex jure* si la bonne arrivée n'a pas lieu.

Il dérive de ces différences que les règles correspondantes de l'un et l'autre de ces contrats ne coïncident pas toujours. En outre, tant le contrat cif que le contrat sur bonne arrivée contiennent aussi certaines règles qui sont spéciales à l'un ou à l'autre. Ce sont, pour les contrats cif, celles qui sont relatives à l'assurance du chargement, aux connaissements, aux effets résultant de ce que les connaissements et les polices d'assurance auraient été remis en retard ou n'auraient pas été en règle; pour les contrats sur bonne arrivée, ce sont celles qui sont relatives à la mise à disposition et à la livraison de la marchandise.

*Règles de caractère particulier spéciales aux contrats cif et sur bonne arrivée.*

1. Lieu et terme d'embarquement. Effets résultant de ce que l'embarquement aurait subi un retard ou n'aurait pas eu lieu:

Le lieu d'embarquement peut être indiqué moyennant la désignation du nom d'un port ou d'une région.

Le terme peut être pactisé comme immédiat, prompt, à huit, à quinze jours, etc., à compter de celui de la conclusion du contrat; ou moyennant la désignation d'un ou deux mois dans le délai desquels le vendeur pourra charger à son choix, si les marchandises ne sont pas encore en voyage, ou devra avoir chargé, si elles sont déjà en mer au moment de la conclusion du contrat.

Lorsque c'est le calendrier julien qui est en usage au lieu d'embarquement, le vendeur pourra, en ce qui concerne le terme, se référer, sauf stipulation contraire, à la fois au vieux ou au nouveau style.

Quant à l'accomplissement des clauses relatives au lieu et à l'époque de l'embarquement, on a coutume de le déduire des indications fournies à cet égard dans les connaissements.

Si l'embarquement n'a pas été fait aux lieu et temps indiqués dans le contrat, on considère qu'il n'y a pas eu exécution des conditions de la part du vendeur, et cela par sa faute, ce qui entraîne les conséquences générales dérivant de la non-exécution, et dont nous parlerons plus loin. Font exception les cas dans lesquels il se serait produit des empêchements de force majeure, comme la défense d'exporter, le blocus, les événements de guerre, cas où le contrat est considéré comme annulé pour la totalité de la marchandise ou pour la partie de ladite marchandise dont l'embarquement aurait été impossible. A cet effet, on ne considère pas comme empêchements de force majeure ceux qui sont causés par les glaces, dans les rapports avec les Etats-Unis et avec le Canada, et aussi dans les rapports avec les pays du Danube, si les glaces n'ont pas été postérieures à l'application de la marchandise. Les empêchements causés par les glaces, au port d'embarquement, ou dans le Sund, ou dans le Passage, dans les rapports avec les pays de la Baltique, ou causés par des grèves, dans les rapports avec la Plata, ne donnent pas lieu à la résiliation du contrat mais à une prorogation des délais établis.

## 2. Systèmes de transport :

Le transport peut être exécuté, au choix du vendeur, sur un ou plusieurs navires. Dans le dernier cas, chaque expédition est considérée comme faisant partie d'une vente distincte. Cependant, excepté pour les provenances des Etats-Unis, du Canada et de La Plata, il est établi que si le total des quantités sur lesquelles porte le contrat est inférieur à 50.000 kg., l'expédition doit être unique, et que, pour toute expédition inférieure de 5 % à cette quantité, l'acheteur a droit à une bonification de  $\frac{1}{8}$  de franc par 100 kg.

Les navires sur lesquels on effectue le transport doivent être de première classe, excepté pour les provenances de la Baltique, pour lesquelles il suffit que les navires aient un bon état de navigabilité.

Le voyage peut se faire des diverses manières suivantes: en cas de contrat cif, seulement par voie directe; en cas de contrat sur bonne arrivée, même par voie indirecte, avec transbordement en cours de route; dans les deux cas, avec la faculté de faire des escales directes et rétrogrades, ainsi que de conduire le navire à l'ordre.

## 3. Modes et termes pour la désignation du navire:

La désignation du navire, c'est-à-dire l'acte par lequel le vendeur fait connaître à l'acheteur sur quel navire voyage la marchandise qu'il entend fournir en exécution de son obligation, doit être faite par écrit, dans des termes fixés d'avance. Ces termes sont divers suivant la provenance de la marchandise et suivant qu'il s'agit d'un contrat cif ou d'un contrat sur bonne arrivée. A défaut de cette condition, il est considéré que le contrat n'a pas été exécuté de la part du vendeur et par sa faute.

## 4. Effets de la perte de la marchandise en cours de route, ou des avaries qu'elle a subies

Si la marchandise se perd par suite d'un accident maritime s'étant produit en cours de route, après désignation, de la part du vendeur, du navire sur lequel s'effectuait le transport :

a) en cas de contrat cif, l'acheteur est toujours dans l'obligation de payer le prix, car l'on considère que le contrat est exécuté de la part du vendeur;

b) en cas de contrat sur bonne arrivée, toute obligation de l'acheteur tombe de soi, car l'on considère comme résilié de droit le contrat, lorsque la condition de la bonne arrivée ne s'est pas produite.

Si la marchandise se détériore en cours de route:

a) en cas de contrat cif, les effets sont différents, suivant qu'il a été dressé avec les clauses *sale quale*, *rye terms* ou *sound delivered*.

Dans un contrat renfermant la clause *sale quale*, l'acheteur est tenu de recevoir la marchandise avariée par l'eau de mer ou par toute autre cause, sans qu'il ait droit à aucune bonification de la part du vendeur. Dans un contrat contenant la clause *rye terms*, il est également tenu à

recevoir la marchandise, mais il a droit à ce que le vendeur lui rembourse la différence de la valeur, sauf le cas où la marchandise serait légèrement échauffée, et au point que la qualité n'en serait pas diminuée. Dans le contrat renfermant la clause *sound delivered*, l'acheteur n'a droit à aucune bonification s'il accepte la marchandise, mais il a la faculté de la recevoir et de la garder pour le compte du vendeur. Ce dernier est tenu à en rembourser le prix ainsi que les frais de manutention, pourvu qu'il en ait été averti dans les délais établis à cet effet.

b) en cas de contrat sur bonne arrivée, l'acheteur n'est pas tenu de recevoir la marchandise avariée, car l'on considère comme résilié le contrat, dès que la condition de la bonne arrivée ne s'est pas produite. Toutefois, on peut insérer dans le contrat, à la charge de l'acheteur, l'obligation d'accepter, contre bonification, la marchandise qui ne serait qu'échauffée, sauf le cas où les assureurs aient à payer le dommage subi et exigent la vente de la marchandise.

### *Règles de caractère particulier spéciales aux contrats cif.*

#### 1. Assurance de chargement:

L'assurance doit être stipulée aux conditions du Lloyd de Londres (*free of particular average unless the vessel be stranded, sunk, burnt, or in collision*). Les risques de guerre sont exclus, mais la collision avec des corps flottants ou non y est comprise, pourvu que le dommage subi dépende de la collision. En ce qui concerne les contrats pour la Mer Noire, la Mer d'Azow, le Danube, la Méditerranée et la Plata, l'assurance peut être stipulée aux conditions des polices de Paris et d'Anvers.

Elle se base sur le prix cif augmenté de 2 % moins le fret s'il doit être payé à destination, et peut être contracté près des compagnies d'assurance ou chez des assureurs particuliers, ou chez les unes et les autres à la fois, réputés bons sans que le vendeur réponde de leur solvabilité. Les polices y relatives doivent être remises à l'acheteur avant l'arrivée de la marchandise.

C'est toujours à l'acheteur d'exercer son recours contre les assureurs en cas de perte de la marchandise, et il en est de même en cas de simple avarie, si le contrat renferme la clause *tale-qualè*. Si, au contraire, le contrat contenait la clause *rye terms*, ou *sound delivered*, c'est au vendeur à exercer ledit recours contre les assureurs, en cas d'avarie. L'acheteur est alors tenu de faire les démarches nécessaires pour que le recours puisse être exercé. Il doit fournir les documents d'usage pour le règlement de l'avarie et remettre les polices au vendeur, sous peine d'avoir à payer sa quote-part de ce que, en conséquence, le vendeur n'aurait pu recouvrer.

#### 2. Connaissements:

Les connaissances, conformément auxquels l'acheteur peut recevoir la marchandise doivent lui être remis en série complète avant l'arrivée de la marchandise. Il doit y en avoir au moins un à son nom.

Dans les contrats Mer Baltique, les connaissances doivent prévoir le déchargement suivant les usages et coutumes du port de destination et ne peuvent contenir la clause touchant la glace au port de destination.

Dans les contrats Etats-Unis et Canada, ils doivent prévoir le déchargement suivant les clauses et conditions en vigueur pour les connaissances des lignes régulières de l'Atlantique.

Dans les contrats Mer Noire, Mer d'Azow, Danube et Méditerranée, ils doivent être, au choix du vendeur, suivant l'une ou l'autre des formules: *General Produce, Black Sea, Azoff and Danube Bill of Lading, 1890*: ou *Chamber of Shipping Black Sea, Azoff, - Berth Contract - Bill of Lading 1902*. Ils doivent comprendre les clauses d'allègement et de grève de la *Charte-Partie Mer Noire, Azoff et Danube 1890*.

Dans les contrats La Plata, ils doivent prévoir le déchargement suivant les conditions du connaissance *Uniform River Plata Cereal form* avec les clauses d'allègement et de grève de la *Charte-Partie Mer Noire, Azoff et Danube 1890*.

3. Effets de la présentation non en règle ou en retard des polices d'assurance et des connaissements :

Si les polices d'assurance ou les connaissements sont remis à l'acheteur, non en règle ou quand déjà le navire est arrivé, ledit acheteur est tenu de les recevoir, pourvu que le vendeur ou son agent lui donnent une garantie suffisante en vue de la remise des documents manquants ou pour les conséquences qui peuvent résulter de la différence des conditions qui y sont contenues ou du retard.

*Règles de caractère particulier spéciales aux contrats sur bonne arrivée.*

1. Mise à la disposition et livraison de la marchandise :

La marchandise arrivée à Anvers doit encore, suivant les règles des contrats sur bonne arrivée, être mise à la disposition de l'acheteur.

Cette mise à la disposition peut avoir lieu aussitôt, au débarquement du bateau sur lequel le transport a été effectué. Elle peut aussi avoir lieu dans les 10 jours qui suivent le débarquement, si le vendeur, sauf préavis sur l'emplacement, la débarque à ses risques et péril, sur quai, sur allège ou en magasin. La mise à disposition doit être suivie de la livraison, et cela suivant la manière et dans les termes dont nous parlerons ci-après.

b) *Contrats à terme et sur livraison.*

Les contrats à terme et sur livraison se bornent à prescrire pour le vendeur l'obligation de fournir la marchandise dans un délai préétabli, en dehors de toute autre considération. Par conséquent, aucune des règles particulières aux contrats cif et sur bonne arrivée, qui s'appuient sur le fait que les marchandises faisant l'objet du contrat doivent accomplir une traversée par mer, n'y trouvent leur application. Le vendeur peut bien utiliser, à faire venir de pays éloignés les céréales qu'il doit fournir, le temps qui devra s'écouler entre la conclusion du contrat et la date à laquelle il devra être exécuté. Mais, l'obligation qu'il a de les fournir dans

le terme fixé dure toujours, quel que soit le sort de l'expédition. D'autre part, il peut y faire face, en achetant *ex loco*, en concluant à son tour un achat à terme ou sur livraison avec des tiers, ou bien encore en utilisant à cet effet des céréales qui se trouveraient déjà à sa disposition au moment de la conclusion du contrat ou qui lui seraient parvenues dans la suite.

Les règles particulières à ces deux types de contrat sont celles qui sont relatives au terme pour la livraison, à la mise à disposition et à la livraison de la marchandise. En ce qui concerne ces deux derniers points, il y a quelques différences qui distinguent le contrat à terme du contrat sur livraison, ce qui ne les empêche pas d'être de nature semblable.

*Règles de caractère particulier spéciales aux contrats à terme et aux contrats sur livraison.*

1. Terme pour la livraison :

Le terme pour la livraison est fixé ordinairement moyennant la désignation d'un mois dans lequel le vendeur peut, à son gré, livrer la marchandise.

2. Mise à la disposition de la marchandise :

La mise à la disposition de la marchandise, qui doit être envoyée par écrit, peut avoir lieu à partir du premier jour ouvrable jusqu'à 2 h  $\frac{1}{4}$  du dernier jour ouvrable du terme établi, ou bien jusqu'à 2 h  $\frac{1}{4}$  du jour suivant, si ce dernier tombe un jour férié ou demi-férié. La marchandise mise à disposition peut se trouver à bord d'un navire faisant son service sur mer, à bord d'une allège, sur un quai ou en magasin. En cas de contrat à terme, elle doit être *disponible*, c'est-à-dire susceptible d'être livrée dès le moment de la mise à disposition. En cas de contrat sur livraison, il suffit qu'elle soit *arrivée* c'est-à-dire entrée dans le rayon de la douane d'Anvers.

*Seulement dans le cas* du contrat à terme, la mise à disposition peut avoir lieu une seconde fois si la marchandise déjà mise à disposition ne satisfaisait pas, quant au conditionnement, aux stipulations de la vente, pourvu que cette seconde mise à disposition se produise dans les formes et termes requis pour la première. Elle peut avoir lieu, au plus tard le premier jour ouvrable qui suit celui où le rejet de la précédente a été reconnu d'accord entre les parties ou établi par arbitrage, et cela contre une bonification de 1 % du prix de vente.

3. Livraison de la marchandise.

La livraison de la marchandise doit avoir lieu *en une seule fois* en cas de contrats à terme, peut avoir lieu *en une ou plusieurs fois* en cas de contrats sur livraison, mais alors par quantités non inférieures à un minimum fixé.

Nous parlerons plus loin des autres règles, modalités et termes concernant la livraison.

## B.

*Subdivisions des contrats sur bonne arrivée, à terme et sur livraison en contrats transbordé, sur wagon et avec réexpédition cif, et règles de caractère particulier spéciales à ces différents types.*

Dans les contrats cif, la marchandise dont le voyage s'accomplit pour le compte de l'acheteur est, ainsi que nous l'avons vu, prise directement en livraison par celui-ci, au moment de l'arrivée du bateau qui l'importe. Dans les contrats sur bonne arrivée, à terme et sur livraison, la livraison en doit encore être effectuée par le vendeur, après la mise à disposition. Suivant le lieu où l'on stipule que la livraison devra avoir lieu, on a une subdivision des types cités ci-dessus, en contrats transbordé, sur wagon et avec réexpédition cif.

a) *Contrats transbordé.*

Les contrats transbordé sont ceux dans lesquels la livraison doit avoir lieu sur un ou plusieurs bateaux fournis par l'acheteur pour que le vendeur y effectue à ses frais le transbordement de la marchandise. L'acheteur doit faire en sorte que le bateau ou les bateaux en question soient prêts à recevoir le chargement, immédiatement et sans délai, après la mise à disposition de la marchandise si celle-ci se trouve sur un bateau faisant un service par mer, dans le délai de deux jours ouvrables si elle se trouve en allège ou à quai, dans le délai de sept jours ouvrables si elle se trouve en magasin.

En cas de retard, les frais, les risques et périls qui en dérivent sont à la charge de l'acheteur. Le délai de 48 heures une fois écoulé, le vendeur pourra prendre les dispositions nécessaires pour la conservation de la marchandise et la sauvegarde de ses droits, et cela aux frais, risques et périls de l'acheteur, sauf à l'avoir mis en demeure par lettre recommandée et à lui en avoir donné avis.

Si la marchandise mise à la disposition de l'acheteur se trouve répartie en plusieurs endroits, le vendeur aura à supporter la différence des frais que l'acheteur aura eus de ce fait.

b) *Contrats sur wagon.*

Les contrats sur wagon sont ceux conformément auxquels la livraison doit avoir lieu sur des wagons de chemins de fer où le vendeur a à faire transporter et charger à ses frais dans des sacs fournis par l'acheteur la marchandise à l'expédition de laquelle il doit, en outre, veiller conformément aux modalités qui lui auront été indiquées par l'acheteur. Le retard que ce dernier apporterait à fournir les sacs ou à communiquer ses instructions pour l'expédition, produit les mêmes effets que le retard apporté à fournir les bateaux en cas de contrat transbordé.

c) *Contrats avec réexpédition cif.*

Les contrats avec réexpédition cif sont ceux dans lesquels la livraison doit avoir lieu en une localité de l'intérieur, située sur des fleuves ou canaux navigables se rattachant à Anvers, ou dans un port du Rhin, localité où le vendeur doit faire arriver la marchandise, en effectuant à ses frais la réexpédition et l'assurance y relative.

La réexpédition doit être faite aux conditions d'affrètement et moyennant un ou plusieurs bateaux ordinairement en usage pour la destination convenue.

L'assurance porte sur le montant du prix cif diminué du fret payable à destination, et peut être conclue près des compagnies d'assurances ou chez des assureurs particuliers, ou chez les uns et les autres à la fois, considérés comme bons mais de la solvabilité desquels le vendeur n'a pas à répondre.

## C.

*Règles de caractère général que l'on rencontre dans tous les contrats.*

Après avoir vu quels sont les éléments caractéristiques des divers types de contrat et les règles de caractère particulier qui en sont la conséquence, il reste encore à examiner les règles de caractère général que l'on rencontre dans tous les contrats. Telles sont celles qui concernent la marchandise et le prix; celles qui se réfèrent aux remboursements et aux bonifications, aux effets résultant de la non-exécution ou du retard apporté à l'exécution des contrats, ou de leur exécution défectueuse, et à la résolution des controverses dépendant du contrat.

*Règles relatives à la marchandise.*

## 1. Détermination de la quantité à fournir:

La quantité à fournir en exécution du contrat est fixée comme approximative, et cela, souvent mais pas toujours, en quintaux.

Dans les contrats cif et sur bonne arrivée, le vendeur a la faculté d'embarquer 5 % en plus ou en moins de la quantité établie. Cependant, il ne peut user de cette faculté que dans son dernier envoi s'il divise son chargement en plusieurs expéditions.

Ordinairement, c'est de poids net qu'il s'agit. Dans les contrats La Plata et Australie, il est cependant d'usage d'y comprendre le poids des sacs.

## 2. Constatation de la quantité fournie:

A Anvers, ou dans un autre port d'arrivée en cas de contrat cif avec une destination diverse, la quantité fournie est toujours constatée par



peseurs et mesureurs jurés, moyennant des balances automatiques conformes aux prescriptions légales, et en tenant compte des quantités trouvées entre les vaigres et la paroi du navire.

En cas de contrat cif, cette opération a lieu aux frais de l'acheteur et sous le contrôle facultatif du vendeur ou de son représentant. Dans les autres cas, elle est effectuée aux frais du vendeur et sous le contrôle facultatif de l'acheteur ou de son représentant.

### 3. Sanction en cas d'excès ou de défaut dans la quantité fournie:

L'acheteur est tenu à recevoir une quantité de marchandise supérieure à celle qui a fait l'objet du contrat, et cela d'après tous les types de contrats sauf ceux à terme. Cet excès dans la quantité ne peut pas dépasser 5 % en cas de contrats sur bonne arrivée et sur livraison. Par tous les types de contrats, l'acheteur peut être tenu à accepter une quantité inférieure à celle qui aurait été stipulée.

Il a par contre le droit d'exiger, pour des excédents ou des manquants de plus de 2 %, la différence qu'il pourrait y avoir entre le prix de vente et la valeur de la marchandise. Si l'on n'est pas d'accord au sujet de cette différence, on l'établit moyennant un arbitrage. Elle est exigible, le dernier jour du déchargement en cas de contrat cif, et le dernier jour de la livraison dans les autres cas. Il y a, en outre, pour les excédents ou les manquants de plus de 5 % et considérés par les arbitres comme dépassant la normale, une bonification supplémentaire qui sera établie par eux.

L'excédent ou le manquant est calculé, pour la marchandise fournie en exécution à valoir, relativement à la quantité renseignée, autrement, ce sera relativement à la quantité nominale vendue.

En exécution des contrats La Plata seuls, le vendeur a droit lui aussi à la différence qu'il pourrait y avoir entre le prix et la valeur, pour les excédents et les manquants, dans les mêmes limites et suivant les mêmes modalités que l'acheteur.

### 4. Détermination de l'état et de la qualité de la marchandise à fournir:

La marchandise à fournir doit être en état bon loyal et marchand, au moment de l'embarquement dans les contrats cif et sur bonne arrivée, et au moment de la livraison dans les contrats à terme et sur livraison.

La qualité peut être fixée dans le contrat:

1) Moyennant un *échantillon type*. Au moment de la conclusion du contrat, on met ledit échantillon sous pli cacheté et on le dépose d'un commun accord chez l'acheteur, chez l'intermédiaire ou chez le greffier de la Chambre arbitrale. Ce système est plus particulièrement employé pour les céréales de la Mer Noire, du Danube, et aussi, surtout vers la fin de la campagne, pour les céréales de La Plata.

2) Moyennant désignation et par comparaison:

a) pour les céréales de toutes les provenances, excepté pour ceux de l'Amérique du Nord et de La Plata, avec la *qualité moyenne* des expé-

ditions de la même description et du même poids embarquées à la même époque et au même lieu. C'est de cette qualité moyenne que souvent les échantillons sont confectionnés par la Chambre arbitrale;

b) pour les céréales de La Plata, avec le *standard* confectionné par la Chambre arbitrale ou, à son défaut, par la *London Corn Trade Association*, pour les expéditions de la même description et du même poids embarquées à la même époque et au même lieu;

c) pour les céréales des Etats-Unis et du Canada, à un des types relativement auxquels on les classe dans les *certificats officiels* délivrés à l'exportation par les autorités de ces pays.

On peut, en outre, établir aussi, dans le contrat, le *poids naturel* des céréales à fournir, ce qui arrive plus particulièrement pour les blés, les orges et les avoines du Danube, de la Russie et de La Plata.

On y peut établir également le maximum de *corps étrangers* qu'il est toléré qu'ils contiennent, ce qui se pratique généralement pour les blés du Danube, de la Bulgarie et des Indes, pour les orges de la Mer Noire, pour les avoines de La Plata, et parfois aussi pour les blés russes.

En effet l'on traite à Anvers une grande variété de qualités. Mais l'on peut affirmer qu'en général ce sont les types suivants qui forment le plus souvent objet des contractations:

pour le froment, les types Danube (78 kg.; 3 %); Bahia Blanca (78 kg.); Rosario/Santa Fé (78 kg.); N. 2 Hard Winter; Red Karachi; White Karachi;

pour l'orge, les types Danube (bonne qualité moyenne); Russie (bonne qualité moyenne); Karachi;

pour l'avoine les types Plata ( $47\frac{1}{4}$  kg.). Libau (50 kg.; 3 %);

pour les maïs les types Galatz, Plata, Moldavie.

##### 5. Constatation de l'état et de la qualité de la marchandise fournie :

La qualité fournie et le conditionnement de la marchandise sont toujours constatés à Anvers, ou dans un autre port d'arrivée en cas de contrat cif avec destination diverse, moyennant la formation d'un échantillon moyen de la marchandise saine, et la formation d'un autre échantillon de la marchandise avariée et échauffée ou simplement échauffée. Les échantillons sont confectionnés avec le concours commun de l'acheteur et du vendeur ou de leur représentant. En cas de refus de l'un ou de l'autre, ils sont remplacés par une personne à cela déléguée, sur la demande de l'autre partie, par le Président de la Chambre Arbitrale à Anvers, ou par le Président d'une institution analogue dans une autre localité. Les échantillons ainsi formés, mis en sac et cachetés, sont déposés à la Chambre arbitrale, sur la demande par écrit de l'une des parties.

On constate le poids naturel de la marchandise fournie en calculant le poids d'au moins un hectolitre pour chaque quantité de 10.000 kg.

La constatation du poids naturel se fait en principe au moyen de la trémie conique de 50 litres. En pratique vendeurs et acheteurs conviennent souvent de constater en pesant d'autres façons et notamment au moyen

de la balance de 20 litres dite *Zwanziglitterschale*. Ainsi depuis peu il a été décidé que le poids naturel de tous les blés de la Plata serait constaté de cette manière.

L'opération a lieu aux frais de l'acheteur et sous le contrôle facultatif du vendeur ou de son représentant en cas de contrat cif, et aux frais du vendeur et sous le contrôle facultatif de l'acheteur ou de son représentant, dans les autres cas. Le poids naturel peut aussi, sur la demande écrite de l'une des parties, être constaté, par les soins du greffier de la Chambre arbitrale, sur l'ensemble des échantillons confectionnés pour la marchandise saine, et cela à frais communs. Le greffier conservera alors les échantillons nécessaires à un arbitrage éventuel, et le coût de la marchandise qu'il faudra employer à l'établissement desdits échantillons sera à la charge de celui qui aura demandé ce mode de constatation.

La quantité de corps étrangers contenue dans la marchandise fournie est constatée à frais communs, par le moyen d'analyses faites par les soins du greffier de la Chambre arbitrale, sur la demande collective des parties, ou sur l'autorisation du Président de la Chambre arbitrale, si l'une des parties refuse d'en faire la demande.

6. Sanctions en cas de défaut dans la qualité fournie ou dans son conditionnement :

Si l'on a fourni *par erreur* une marchandise qui ne satisfait pas aux stipulations de la vente, le vendeur a toujours le droit de faire une seconde application, pourvu que ce soit dans les termes et dans les formes prescrites par le contrat.

Si la qualité fournie est d'une valeur inférieure à celle de la qualité stipulée, le vendeur est tenu de donner une bonification équivalant à cette différence de valeur.

Au cas où le poids naturel de la marchandise fournie serait inférieur de plus d'un kg. par hectolitre à celui qui aurait été stipulé, le vendeur est tenu d'accorder une bonification sur la quantité totale, en tenant compte des fractions. Cette bonification sera de 1 % du prix de vente sur le premier et sur le second kilo manquant par hectolitre; elle sera de 2 % sur le troisième kilogramme manquant. Si la quantité manquante est de plus de 3 kilogrammes par hectolitre, la bonification devra être fixée par arbitrage.

D'autres échelles de bonification existent pour les blés Plata; de même pour l'orge.

Au cas où la quantité de corps étrangers contenus dans la marchandise fournie serait supérieure à celle qui est établie dans le contrat, le vendeur est tenu d'accorder une bonification sur le montant de laquelle on a fixé des règles particulières, conformément à l'espèce et à la provenance des céréales, ainsi qu'à la nature des corps étrangers qui y sont contenus.

Au cas où la marchandise fournie serait avariée, ou échauffée, on a déjà vu comment sont réglés les droits et les obligations du vendeur et de l'acheteur, quand il s'agit de contrats cif et sur bonne arrivée. Il suffira d'ajouter ici que, conformément aux contrats à terme et sur livraison,

l'acheteur n'est pas tenu d'accepter ces marchandises. Toutefois, il n'a pas le droit de les refuser purement et simplement; il doit soumettre la contestation à un arbitrage.

### *Règles relatives au prix.*

#### 1. Détermination du prix :

Le prix est, souvent, indiqué en francs par quintal. Toutefois il peut l'être en une autre unité monétaire et suivant diverses mesures: c'est ce qui arrive fréquemment pour les transactions qui se font avec la Hollande, l'Allemagne et l'Angleterre.

Dans les contrats La Plata, on a coutume de fixer deux prix divers, suivant que la marchandise sera fournie en sacs ou en vrac.

#### 2. Paiement du prix :

En ce qui concerne le moment où le paiement devra être effectué par l'acheteur, et touchant la manière dont ce paiement devra avoir lieu, les contrats contiennent une série de règles, en partie diverses suivant la variété des types et des provenances. Nous laisserons de côté les détails, car nous pensons qu'il est suffisant de faire remarquer ce qui suit:

Dans les contrats cif, le paiement doit avoir lieu, conformément à la facture provisoire, sur la remise des documents. Cependant, si ces documents n'étaient pas en règle, ou s'ils étaient présentés après l'arrivée du navire, le paiement ne serait effectué qu'à la condition que le vendeur ou son agent fournissent une garantie suffisante - fréquemment une garantie de banque - pour la remise des pièces manquantes ou pour les conséquences pouvant résulter de la différence des conditions qui y seraient contenues ou du retard même. Le paiement peut avoir lieu, moyennant une traite tirée par le vendeur sur une banque, à une échéance variable suivant les provenances; ou il peut être effectué au comptant, avec l'escompte des intérêts qui seraient échus à l'échéance de la traite. Le mode de paiement doit être choisi par l'acheteur au moment de la désignation du navire.

En fait, la plupart des affaires se traitent au comptant contre documents, sauf pour La Plata.

Dans les contrats transbordé et sur wagon, le paiement doit avoir lieu à 30 jours de date à partir du commencement de la livraison de chaque bateau à l'acheteur, ou de chaque wagon, avec, pour le vendeur, faculté de se garantir par une lettre de change tirée sur l'acheteur et que celui-ci doit accepter. Le paiement peut aussi, sur la demande de l'une des deux parties, être effectué au comptant aussitôt après la livraison, avec l'escompte des intérêts qui seraient échus au trentième jour. Le vendeur peut également exiger de l'acheteur, avant la livraison, à ses frais et risques, le dépôt d'une somme correspondant à la valeur de la marchandise au prix de vente, entre les mains de tiers agréés. Cette somme serait mise à sa disposition en échange des documents constatant la livraison. En cas

de vente transbordée, ledit vendeur a aussi faculté d'exiger, pour sa garantie, que le bateau ou les bateaux sur lesquels sera effectué le transbordement soient affrétés à son nom, et que, s'ils sont destinés à naviguer, on lui remette les connaissements, dans lesquels il figurera comme chargeur. S'ils sont destinés plutôt à séjourner, il peut exiger qu'il lui soit remis le reçu de la marchandise.

Dans les contrats avec réexpédition cif, le paiement doit avoir lieu sur la remise des documents d'expédition. Les ventes en Hollande, ont ordinairement lieu net au comptant; les ventes à destination des régions rhénanes, se font habituellement sur traite à 60 jours, à partir de la date des connaissements, traite portant l'acceptation d'une banque.

#### *Règles relatives aux remboursements et au règlement des bonifications.*

Dans les contrats cif, le remboursement pour la quantité manquante de la marchandise déjà payée conformément à la facture provisoire, et le paiement des bonifications éventuelles, pour excès ou défaut de quantité, pour valeur inférieure de la qualité, pour mauvais conditionnement, pour infériorité du poids naturel, ou pour excès de corps étrangers, sont exigibles de la part de l'acheteur, immédiatement, déduction faite, sauf pour les contrats États-Unis et Canada, de l'escompte portant sur le nombre de jours à compter pour qu'il s'en soit écoulé 90 à partir de la date des connaissements, au taux établi dans la facture provisoire, sinon à celui de la Banque nationale.

Dans les autres contrats, le paiement des bonifications doit avoir lieu à l'échéance de la facture, ou, si cette dernière a été escomptée, immédiatement, sauf déduction de l'escompte jusqu'à ladite échéance, au taux appliqué dans la facture.

#### *Garantie au cas où l'une des parties deviendrait insolvable.*

Si le cas se présentait que l'une des deux parties, acheteur ou vendeur, eût laissé protester sa signature, ou se trouvât en état de cessation de paiement ou de faillite, l'autre peut obtenir des arbitres la résiliation immédiate de la vente et la fixation du prix de résiliation. La différence serait exigible immédiatement. L'autre partie peut, en outre, dans les conditions prévues par la loi sur la faillite, exercer son droit de rétention ou de revendication des marchandises vendues, et réclamer le paiement immédiat des sommes non encore exigibles et auxquelles il a droit en exécution du contrat.

#### *Règles touchant la non-exécution, ou l'exécution tardive ou défectueuse des contrats.*

Si l'exécution du contrat n'a pas lieu, sauf le cas où il est rompu de droit conformément à ce que nous avons dit précédemment, la partie qui n'est pas en défaut a faculté de demander la résiliation en faisant en même

temps établir la différence du prix en sa faveur. Lorsque l'acheteur n'aura pas été averti de la non-exécution, par le vendeur, avant le terme utile pour l'application, il pourra, à l'effet de déterminer la différence de prix, s'appuyer sur la valeur de la marchandise, à certains jours, à son choix, comme il suit :

a) s'il s'agit de contrats cif ou sur bonne arrivée :

le dernier jour pour l'embarquement; le dernier jour pour la désignation du navire; le jour où l'avis de non-exécution lui serait parvenu; ou le jour où la non validité des documents ou de l'application aurait été établie;

b) s'il s'agit de contrats à terme ou sur livraison :

le dernier jour pour la mise à disposition; le jour où l'avis de non-exécution lui serait parvenu; ou le jour où la non-validité de l'application aurait été établie.

#### *Solution des controverses relatives à l'exécution des contrats.*

Tous les contrats d'Anvers contiennent une clause compromissoire en exécution de laquelle vendeur, acheteur et intermédiaire s'engagent à soumettre toutes les controverses, qui pourraient s'élever entre eux en conséquence du contrat, au jugement des arbitres de la Chambre arbitrale, et ils renoncent ainsi à recourir aux moyens judiciaires. Pour que l'arbitrage puisse avoir lieu, il faut que, dans le délai de dix jours à partir de la fin du déchargement en cas de contrat cif, dans le délai de huit jours en cas de contrats transbordé, sur wagon et avec réexpédition cif, la partie intéressée envoie sa réclamation à l'autre partie, en l'invitant à signer le compromis, à moins qu'elle ne la fasse purement et simplement citer à comparaître, sur l'autorisation du Président de la Chambre arbitrale. Si, comme cela se produit généralement, l'on a employé la première de ces deux formes, il peut se présenter deux hypothèses: 1° la contrepartie signe le compromis, et alors la partie intéressée pourra, en s'appuyant sur cette pièce, introduire une demande d'arbitrage à la Chambre arbitrale, dans le délai de 18 jours à partir de la fin du déchargement et dans le délai de 28 jours à partir de l'avis annonçant que le *standard* est fait ou qu'il ne se fera pas, dans le cas de vente *about as per standard*. Le compromis signé doit être retourné dans les trois jours ouvrables qui suivent celui où il a été reçu. En cas de retard, la contre-partie pourra être rendue responsable des conséquences de ce retard; 2° la contre-partie refuse de signer le compromis, et alors la partie intéressée peut la faire citer d'office à comparaître, dans le délai requis pour l'introduction de la demande d'arbitrage, et sur l'autorisation du Président de la Chambre arbitrale.

Il faut remarquer que souvent ces préliminaires de compromis ne donnent pas lieu à une demande effective d'introduction, car ils ne sont stipulés que comme une simple mesure de précaution.

Les jugements de la Chambre Arbitrale ont une juridiction à deux degrés, conforme à ses statuts, règlements et compromis en vigueur.

Si l'une des parties refuse d'exécuter la décision arbitrale, la Chambre

arbitrale, après s'être assurée que l'exécution n'a pas eu lieu, affiche le nom de la partie en défaut, dans les locaux où elle a son siège, jusqu'à ce que l'exécution ait lieu. Elle notifie ensuite cet affichage à tous les membres de la Chambre. Elle ne donne plus aucun jugement dans les affaires où la partie en défaut pourrait être intéressée, sauf s'il s'agit d'une affaire conclue antérieurement à l'affichage. Sur la demande de la partie intéressée, elle dépose enfin son jugement près du chancelier du tribunal compétent, qui peut donner l'autorisation nécessaire pour que l'on pourvoie à l'exécution forcée.

#### AFFAIRES EN MARCHANDISE DISPONIBLE.

Les formes qui président à la conclusion des affaires en marchandise disponible sont naturellement beaucoup plus simples, car il s'agit là d'échanges qui peuvent s'effectuer immédiatement et se passent ordinairement entre personnes présentes. Aussi, dans ce genre d'affaires, n'en arrive-t-on pas d'habitude à formuler un véritable contrat. On s'y limite à fixer l'accord conclu dans un arrêté contenant les conditions essentielles de la vente, en s'en rapportant, pour tout le reste, aux conditions fixées par la Chambre Arbitrale. En exécution de cet arrêté, si le vendeur, qui doit être mis en mesure de se rendre personnellement compte de la marchandise offerte, n'a pas fait connaître sa non-agréation à 2 h  $\frac{1}{2}$  du jour ouvrable suivant, le contrat est considéré comme parfait et doit, purement et simplement, être exécuté.

Les affaires en marchandise disponible peuvent être conclues transbordé ou sur wagon et avec réexpédition cif, suivant que l'on y oblige le vendeur à pourvoir au transbordement de la marchandise sur allèges ou dans des wagons loués pour compte de l'acheteur, ou encore d'en effectuer le transport assuré dans une localité de l'intérieur.

En ce qui concerne les modalités suivant lesquelles doivent avoir lieu, dans le premier cas, la livraison, et, dans le second cas, la réexpédition, on applique les mêmes règles que pour les contrats à terme et sur livraison. Dans le premier cas, on applique les règles des contrats transbordé ou sur wagon et, dans le second cas, celles des contrats avec réexpédition cif.

En général, sauf stipulation contraire, ce sont les règles mêmes de ces contrats qui régissent les affaires en marchandise disponible également pour ce qui concerne les objets traités précédemment sous le titre. « Règles de caractère général que l'on rencontre dans tous les contrats ».

---





TROISIÈME PARTIE

---

Le marché à terme

---



### III<sup>ème</sup> PARTIE.

## Le marché à terme.

### *Généralités.*

Il s'est formé à Anvers, depuis peu, un marché à terme pour le blé, le maïs et l'orge. Il est géré par la *Caisse internationale de liquidation et de garantie des opérations en marchandises*, société anonyme qui s'est constituée le 16 mars 1911 au capital de 5.000.000 de francs, porté à 5 millions et demi le 27 décembre de la même année. Cette Caisse a pour but de garantir les opérations en marchandises, faites conformément à ses règlements et enregistrées par elle. Créée tout d'abord pour gérer le marché à terme du café, le 27 mars 1911, elle a successivement étendu le domaine de son activité, en créant d'autres marchés à terme, pour le caoutchouc le 1<sup>er</sup> juillet 1911, pour le froment le 6 novembre 1911, pour le maïs et l'orge le 1<sup>er</sup> février 1912, pour l'huile de lin le 5 février 1913.

A faire partie du marché à terme des céréales comme membres effectifs, il ne peut y avoir que les maisons de commerce domiciliées à Anvers en qualité de négociants, d'agents, de courtiers en grains et graines. Elles doivent y avoir domicile généralement depuis au moins un an lorsqu'elles font leur demande d'admission.

Tous les membres du marché se réunissent, une fois par an, en assemblée générale ordinaire. Le marché est surveillé par un conseil appelé *Comité du marché à terme des céréales*.

Le fonctionnement de ce nouvel organisme est d'une date trop récente pour que l'on puisse exprimer un jugement sur son développement et l'influence qu'il exerce sur le commerce effectif qui a lieu à Anvers. Il suffira d'indiquer, ici, que dans le peu de temps qui s'est écoulé entre la création des marchés à terme pour le froment, le maïs et l'orge, et la clôture de la première année d'exercice de la Caisse, au 30 juin 1912, celle-ci a enregistré des transactions pour 2.407.000 sacs de froment et pour 936.000 sacs de maïs et d'orge.

Au point de vue international, le marché de l'orge est spécialement intéressant, car c'est le seul qu'il y ait en Europe pour cette espèce de céréale.

Digne de remarque est le fait que l'élément spéculatif joue dans le marché à terme des céréales d'Anvers un rôle fort secondaire. La très

grande majorité des affaires s'y traitent en combinaison avec des offres en marchandises effectives et les transactions ne sont vraiment actives que lorsque les arbitrages sont possibles.

#### *Heures et locaux du marché.*

Le marché à terme pour le blé a lieu de 11 h. à 11 h. 40 au local du marché; de 14 h. 15 à 14 h. 45 au local spécial à la Bourse des marchandises; de 16 h. 5 à 16 h. 30 au local du marché.

Le marché à terme pour le maïs et l'orge a lieu de 11 h. 40 à 12 h. et de 15 h. 45 à 16 h. 5 au local du marché.

Le samedi, les réunions de l'après-midi ne se tiennent pas.

Les jours de marché à Bruxelles, les affaires sont traitées seulement au local spécial à la Bourse de Bruxelles de 12 h. 30 à 13 h. et de 15 h. 35 à 16 h. pour le blé; de 12 h. 15 à 12 h. 35 et de 15 h. 15 à 15 h. 35 pour le maïs et l'orge.

#### *Cotes.*

Les cours faits sont affichés pendant les heures du marché. A Anvers les cotes pour le blé sont arrêtées à 11 h., à 11 h. 40, à 14 h. 45 et à 16 h. 30; celles pour le maïs et l'orge à 12 h. et à 16 h. 5.

Le cours coté officiellement est le dernier cours fait ou le dernier cours auquel il y ait vendeur, lorsque l'écart n'est pas de plus de 2 centimes  $\frac{1}{2}$ ; si tel n'est pas le cas, la moyenne est prise entre les cours « vendeur » et « acheteur ».

Les cours de clôture arrêtés les samedis à 11 h. 40 pour le blé et à 12 h. pour le maïs et l'orge, les jours de marché à Bruxelles à 16 h. pour le blé et à 15 h. 35 pour le maïs et l'orge, les autres jours à 16 h. 30 pour le blé et à 16 h. 5 pour le maïs et l'orge, sont dits « cours de liquidation » et pris comme tels pour toutes les transactions acceptées par la Caisse internationale. Ils doivent être approuvés par trois membres du Comité.

Le marché publie chaque jour les cotes sur de petites feuilles volantes.

#### *Conditions de vente.*

##### 1. Quantité :

L'unité de contrat pour chaque opération à terme est de 100.000 kilos nets.

##### 2. Qualité :

Les affaires à terme en blé s'entendent, pour ce qui concerne la qualité, aux conditions suivantes:

a) Le blé à livrer doit être roux, sec, sain, loyal et marchand. Sont exclus, à l'expertise préalable, les blés durs; les blés mouchetés,

gelés, malsains, humides, de mauvaise odeur ou contenant de l'ail; les blés contenant plus de 2 % de blés durs ou blancs, ou des deux ensemble;

b) Il ne peut être livré que du blé provenant des récoltes faites en Argentine, Bulgarie, Canada, Etats-Unis d'Amérique (à l'est des Montagnes Rocheuses), Hongrie, Roumanie, Russie (Archangel exclu), Serbie, Uruguay. Sont exclus à l'expertise préalable les mélanges de blé de provenances différentes;

c) Le blé doit peser 77 kilos par hectolitre au moment de la mise à disposition. Pour le premier kilo de manquant de poids naturel (entre 77 et 76 kilos) il doit être bonifié par le livreur 1 % de la valeur du blé calculée sur la base du prix de la facture; 2 % pour le second kilo (entre 76 et 75 kilos). Les blés dont le poids naturel est inférieur à 75 kilos par hectolitre sont exclus à l'expertise préalable;

d) La teneur en corps étrangers admise est de 3 %. Par corps étrangers, il faut entendre tout ce qui n'est pas blé; en outre les grains cariés (sous forme de nielles fermées) ainsi que les grains germés: mais le premier pour cent de grains germés est considéré comme blé. Le livreur doit bonifier 1 % de la valeur du blé calculée sur base du prix de la facture pour le premier pour-cent de corps étrangers en excès (entre 3 % et 4 %), 2 % pour le second pour-cent de corps étrangers en excès (entre 4 % et 5 %). Les blés contenant plus de 5 % de corps étrangers sont exclus à l'expertise préalable.

Les affaires à terme en maïs s'entendent, pour ce qui concerne la qualité, aux conditions suivantes:

a) Le maïs à livrer doit être rond, jaune ou rouge ou mélange jaune et rouge, froid, sain, loyal et marchand. Sont également applicables le maïs Russie du type gros grain, le maïs dit « Galfox » et le maïs Natal plat, jaune ou rouge ou mélange jaune et rouge. Les experts peuvent allouer, pour moins-value de qualité une bonification maxima de 0 fr. 37 ½ par cent kilos. Si la moins-value dépasse cette latitude, la partie est déclarée inapplicable. Le maïs ne peut en aucun cas contenir plus de 5 % de grains blancs pesés;

b) Il ne peut être livré que du maïs provenant de récoltes faites en Bulgarie, Natal, République Argentine, Roumanie (à l'exception des maïs genre cinquantino, Bessarabie, Moldavie), Serbie, Turquie (d'Europe et d'Asie), Uruguay.

Les affaires à terme en orge s'entendent, pour ce qui concerne la qualité, aux conditions suivantes:

a) L'orge à livrer doit être orge Mer Noire, Azoff, Danube, saine, loyale et marchande;

b) L'orge doit peser 57 kilos par hectolitre au moment de la mise à disposition. Pour chaque kilo de manquant de poids naturel, le livreur doit bonifier 1 % de la valeur de l'orge calculée sur base du prix de la facture;

c) L'orge ne peut contenir plus de 3 % de corps étrangers pesés, mais il est toléré en outre 3 % de corps étrangers supplémentaires, pourvu que ces derniers ne soient que du froment, du seigle et un maximum de 1 ¼ % d'avoine. Les corps étrangers contenus dans la marchandise sont

pris en considération successivement dans l'ordre suivant : d'abord les corps nuls (c'est-à-dire tout ce qui n'est ni orge, ni froment, ni seigle, ni avoine) ensuite l'avoine et finalement le froment ou le seigle et le froment et le seigle ensemble. Pour les premier, deuxième et troisième pour-cent de corps étrangers en excès, le livreur doit bonifier 1 % de la valeur de l'orge calculée sur base du prix de la facture; et 2 % pour les quatrième, cinquième et sixième pour cent. L'orge ne sera pas applicable si elle contient plus de 9 % de corps étrangers quelconques.

### 3. Prix.

Les prix s'expriment en francs et centimes par 100 kilos nets transbordés dans le bateau de l'acheteur; paiement au comptant sous déduction de 1/2 % d'escompte.

### 4. Termes de livraison.

Les termes de livraison sont, pour le blé, les mois de mars, mai, juillet, septembre ou décembre; pour le maïs, les mois de mai, juillet, octobre et décembre; pour l'orge, les mois de mai, septembre et décembre.

### *Mode de conclusion des contrats.*

Les conclusions d'affaires qui ne peuvent être faites que par le moyen des membres du marché doivent avoir lieu aux heures et lieux indiqués, sur la base d'offres et de transactions déclarées à haute voix à la corbeille.

Tous les membres qui auraient fait des opérations sont personnellement responsables de leurs engagements avec leurs co-contractants, jusqu'à ce que leurs transactions, trouvées concordantes et exactes, aient été acceptées par la Caisse Internationale.

### *Enregistrement.*

Mais quand les transactions sont présentées à la Caisse pour l'enregistrement et acceptées par elles, celle-ci se substitue à l'acheteur au regard du vendeur et au vendeur au regard de l'acheteur. L'enregistrement a lieu sur la base d'une feuille spéciale de vente et d'achat que tout contractant est tenu de présenter le jour même où a lieu l'opération à 17 h. 30 au plus tard, mais à 13 h. le samedi et à 19 h. le jour du marché à Bruxelles. L'acceptation de la part de la Caisse peut-être refusée sans qu'il y ait obligation de motiver le refus. On considère l'acceptation comme réelle si le refus n'a pas été notifié aux intéressés au plus tard à 10 heures du matin du jour ouvrable qui suit celui de la présentation pour l'enregistrement.

### *Droit de caisse.*

Lors de l'enregistrement il revient à la Caisse un droit de 7 fr. 50 par 100.000 kg. de blé et un droit de 5 fr. par 100.000 kg. de maïs ou d'orge

achetés, ainsi que des droits égaux pour les mêmes quantités de blé, de maïs ou d'orge vendues.

#### *Déposit original.*

L'enregistrement n'est cependant pas définitif et n'oblige la Caisse qu'après versement régulièrement effectué:

1° d'un dépôt original à fournir par chacun des deux contractants à titre de garantie, tant pour l'affaire enregistrée que pour l'ensemble des opérations des contractants ;

2° des marges devenues exigibles par suite des variations de cours entre le prix de vente-achat et les cours de liquidation.

Le montant du dépôt original est de 800 fr. pour chaque transaction de 100.000 kg. de blé; de 750 fr. pour chaque transaction de 100.000 kg. d'orge; de 500 fr. pour chaque transaction de 100.000 kg. de maïs. Le Conseil d'administration de la Caisse a, cependant, la faculté de demander des sommes plus élevées.

#### *Marges subséquentes.*

Ensuite, la Caisse peut exiger le versement immédiat des marges (*marges subséquentes*), dès que la variation de cours en perte a atteint fr. 0,25 par 100 kilos. Toutefois, dans les marchés normaux, seules les cotes de 11 h. 40 (et les jours de marché à Bruxelles celles de 13 h.) pour le blé, et les cotes de 12 h. (et les jours de marché à Bruxelles celles de 12 h. 35) pour le maïs et l'orge, servent de base au payement des marges qui doivent être versées avant 15 h. 30.

#### *Différences.*

Tous les engagements de tous les contractants sont ramenés journellement au cours de liquidation. La Caisse doit être couverte le jour même de toute perte résultant de la différence entre le cours de liquidation du jour et le prix de vente-achat, ainsi que de toute perte résultant de la différence entre le cours de liquidation du jour et le cours de liquidation de la veille. Tout solde en bénéfice résultant des mêmes différences est porté au crédit du compte du membre, valeur lendemain. Les intérêts sur les différences journalières en bénéfice sont portés en compte aux gagnants à 1 % au-dessous du taux de la Banque Nationale de Belgique pour effets acceptés, maximum 3 %. Les intérêts sur les différences en perte sont portés au débit des perdants au taux de la Banque Nationale de Belgique pour effets acceptés.

Le contractant peut retirer ses dépôts originaux et marges au fur et à mesure que ses achats contrebalancent ses ventes sur le même mois.

En fait, une partie des engagements sont clos et liquidés par des contre-opérations.

*Mise à disposition.*

Le titulaire d'une vente non liquidée doit en arriver à la livraison effective de la marchandise. Celle-ci peut être mise à disposition depuis la veille du premier jusqu' à la veille ouvrable du dernier jour du mois de livraison. La mise à disposition s'effectue au moyen de la présentation à la Caisse d'une formule spéciale pour chaque vente de 100.000 kilos, indiquant: la date et l'heure, la provenance de la marchandise (unique pour le lot tout entier), le nom du bateau ou du magasin où elle se trouve, l'endroit où se trouve le bateau pendant la journée, la capacité du bateau ou du silo, la quantité chargée ou emmagasinée. À la formule doivent ensuite être joints: le titre de propriété de la marchandise rédigé au nom ou endossé à l'ordre de la Caisse; une police d'assurance ou un avenant au nom de la Caisse couvrant la marchandise; un bon à échantillonner au nom de la Caisse; un duplicata de la mise à disposition où le nom du réceptionnaire aura été laissé en blanc; un bon à échantillonner au porteur (réceptionnaire éventuel).

*Expertise préalable.*

En possession de ces documents, la Caisse fait procéder à l'expertise préalable de la marchandise qui est exécutée par un collège d'experts constitué à cet effet. Ils doivent constater si la marchandise est livrable et déterminer les bonifications éventuelles conformes aux règles que nous avons exposées en parlant des conditions de vente.

Si l'on établit que la marchandise n'est pas livrable, la notification du rejet de la partie est faite au livreur, sauf le cas d'empêchement majeur, dans les 24 heures ouvrables de la réception des pièces jointes à la formule de mise à disposition.

*Application.*

Si la marchandise est déclarée livrable, elle est appliquée au titulaire du plus ancien achat non liquidé. On remet à celui-ci le duplicata de la mise à disposition et le bon à échantillonner au porteur; ainsi qu'un extrait du certificat d'expertise, mentionnant le poids naturel et la teneur en corps étrangers, s'il y a lieu à bonification du chef de cette dernière.

L'acheteur peut demander, au plus tard le lendemain à 14 h., une expertise d'appel; même si d'après le résultat de celle-ci la marchandise ne remplit pas les conditions minima prévues, il doit accepter la partie; mais en tel cas la bonification ou une bonification supplémentaire peut être établie par les experts d'appel.

*Facture et paiement.*

De son côté, le vendeur, aussitôt en possession du certificat d'expertise, envoie à la Caisse une facture établie sur base de 100.000 kilos nets



et dressée au cours de liquidation affiché la veille de la date du certificat d'expertise. Du montant de la facture sont déduits l'escompte de  $\frac{1}{2}$  % et les bonifications éventuelles suivant certificat d'expertise.

Au plus tard le lendemain ouvrable du jour où il a reçu le duplicata de la mise à disposition, l'acheteur doit payer la facture en recevant en échange les documents. Le paiement ainsi fait est définitif, sauf le cas de fraude ou de manquant de poids.

### *Réception.*

La réception, sauf convention spéciale contraire, doit avoir lieu le lendemain de la réception du certificat. Si dans un bateau il est mis plus de cent tonnes à la disposition du même réceptionnaire, celui-ci doit opérer la réception à raison de cent tonnes par jour ouvrable. Le réceptionnaire est tenu à payer tous les frais de surestaries ou de magasinage et d'assurance résultant de son défaut de réception en temps utile. L'acheteur a le droit d'exiger la mise en vapeur, en bateau du Rhin, sur wagon, sur chariot, en magasin etc. Mais le réceptionnaire doit supporter tous les frais et risques supérieurs à ceux qu'aurait occasionnés une mise en allège.

La constatation de la quantité livrée est faite en commun. L'acheteur ne peut être obligé à prendre plus de 100.000 kilos nets par unité de vente. Le manquant jusqu'à 10.000 kilos est décompté au cours de liquidation du jour de la réception; le manquant entre 2.000 et 10.000 kilos donne lieu en outre à une bonification supplémentaire de 5 %. Si le manquant dépasse 10.000 kilos par unité de vente le réceptionnaire a la faculté de refuser la partie, de se faire rembourser la facture payée et de porter en compte au livreur tous les frais et pénalités éventuels à fixer par les arbitres.

Le dépôt original du vendeur reste à la disposition de la Caisse jusqu'à ce que l'acheteur ait pris réception de la marchandise. Aussitôt que celle-ci est terminée, l'acheteur doit donner connaissance de la quantité délivrée; et s'il y a un manquant la Caisse peut retenir provisoirement le montant qu'elle juge nécessaire à la couverture du décompte final.

### *Garanties et sanctions.*

On prévoit des sanctions rapides et sévères pour le cas où les contractants ne rempliraient pas leurs obligations, ou seraient insolvables. De convention expresse et absolue, toutes les opérations faites pour le compte d'un contractant figurent au compte courant qui lui est ouvert, de telle sorte qu'elles sont solidaires les unes des autres et forment garantie réciproque. Par le seul fait de l'acceptation d'une affaire, la Caisse peut prélever sur le crédit disponible du compte courant du contractant toutes les sommes qu'il a à fournir pour dépôt original, marges, différences, bonifications et factures en raison des opérations déclarées ou enregistrées en son nom.

En cas de défaut de paiement des marges ou des différences dues par un contractant ou en cas de suspension de paiement ou d'arrêt dans

les affaires d'une maison, même pour cause de force majeure, et en raison de l'indivisibilité de tous les engagements, la Caisse, sans mise en demeure et sans avis ni formalités préalables, peut clore et liquider d'office par des contre-opérations ou de toute autre façon tous les engagements existant pour le compte du contractant. La compensation s'opère de plein droit entre les soldes débiteurs et créditeurs des différentes liquidations. Tout reliquat actif, après déduction des droits de caisse et autres frais éventuels, est mis à la disposition de qui de droit; toute différence passive est immédiatement exigible et le recouvrement en est poursuivi par les voies légales.

À défaut de mise à disposition au plus tard à 10 h. l'avant-dernier jour ouvrable du mois sur lequel la vente a été faite, la Caisse couvre d'office pour compte du vendeur les ventes sur ce mois laissées inexécutées. Néanmoins elle peut désigner cinq membres du marché à son choix, pour constituer un comité qui, à la simple majorité et en tenant compte de l'état du marché et des circonstances, fixe le cours de résiliation pour les ventes laissées inexécutées.

À défaut de paiement, par l'acheteur, du montant de la facture dans le délai prévu, la Caisse peut sans avis préalable ni formalité quelconque, faire procéder à la vente de la marchandise et appliquer les dispositions prévues en cas de défaut de paiement de marges ou de différences.

#### *Arbitrage.*

Tout différend relatif à une affaire à terme surgissant entre membres ou entre membres et leurs clients, ou entre un ou plusieurs membres et la Caisse, doit être tranché en dernier ressort par trois arbitres désignés à cet effet par le Comité du marché. Les parties renoncent aux voies légales

---

---



Un franc.



